KUGADVENTURE: EXPEDIÇÃO FORD DE ATENAS AO CABO NORTE

BBC
TopGear

Nº 67 Mensal Janeiro 2017
WWW.TOPGEAR.COM.PT

MELHOR TÍTULO DE AUTOMÓVEIS
prémios M&P 2016

OS MELHORES CARROS DO MUNDO

Alfa Romeo Giulia

O melhor do ano

Descubra a razão pela qual o Quadrifoglio de 510 cavalos é a nossa escolha

REPORTAGENS ESPECIAIS

Conduzimos o novo Audi Q5 no México

Mercedes-Benz, Bentley e Aston Martin em duelo

Congelámos o Porsche 911 C4S

EXCLUSIVO
ZANARDI
TOPGEAR FALA COM A LENDA

Consumo combinado de 2,1 a 3,4 l/100 km. Emissões de CO_2 de 49 a 78 g/km.
Escolha o óleo original BMW TwinPower Turbo.
20·WI·16
DUAS FORÇAS, UM FUTURO.
NOVOS HÍBRIDOS PLUG-IN BMW iPERFORMANCE.
Combine o prazer de conduzir com emissões ainda mais reduzidas. Com base na tecnologia aplicada no BMW i8, o BMW X5 xDrive40e iPerformance é alimentado por um motor BMW TwinPower Turbo que, combinado com um motor elétrico, o torna ainda mais potente e eficiente. Conheça este e outros modelos BMW iPerformance em bmw.pt.
iPERFORMANCE

BMW iPerformance
bmw.pt
BMW
Pelo prazer
de conduzir
50·BW·16
16
12

TopGear

Conteúdos

Destaques 043

026

Testes

Conduzimos este mês...

Admissão

Imagem capa: Mark Riccioni

EDITORIAL

Edição 67 **Janeiro 2017**

Bem-vindo

A primeira edição do ano de 2017 marca o início de todo um novo caminho para a revista *TopGear*. Estamos a introduzir algumas alterações na revista e iremos contar com novas crónicas, secções, reportagens inovadoras e muito mais que, a seu tempo, ao longo do ano, iremos revelar com uma certeza. Vamos manter o nosso espírito aventureiro, inovador e sempre com o rigor que já o habituámos.

Nesta superedição, que marca o arranque de um ano que desde já esperamos que seja o melhor para todos quantos nos leem, poderão contar com a seleção dos Melhores Carros do Mundo. Esta é uma eleição levada a cabo pelos nossos congéneres da TopGear UK e que aqui nos honramos de partilhar. Facto sem dúvida interessante, como poderão ver nas páginas mais adiante, é que longe vão os tempos da hegemonia neste tipo de votações ou até as categorias típicas a que todos normalmente já estamos mais ou menos habituados. A vitória do Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio mostra bem quais são os novos objetos de desejo para muitos dos nossos leitores. E há muitas surpresas que decidimos manter, mesmo sem terem ainda presença oficial no nosso mercado (como é o caso do BAC, McLaren ou Tesla - embora esta última pareça estar na eminência de marcar presença -).

Num ano em que a chegada de SUV e Crossover foi das mais intensas de sempre, não podíamos começar 2017 sem um Especial dedicado a esses novos formatos tão desejados e com forte crescimento em todos os segmentos de mercado. Optámos por mostrar apenas os modelos que testámos no último mês e meio e só isso já é suficiente para dar uma ideia da quantidade de propostas que as marcas se esforçaram para mostrar nos locais mais exóticos do planeta. Neste especial, não pretendemos encontrar um vencedor ou tão pouco passar o tempo a explicar porque todos tentam destronar o líder de vendas, o Nissan Qashqai. Foram vários quilómetros e várias experiências que aqui partilhamos, com um objetivo: ajudá-lo a perceber que há imensas propostas que valem a pena equacionar no momento de uma compra.

Desfrute da edição,

Paulo Passarinho DIRETOR

paulo.passarinho@goody.pt

TopGear

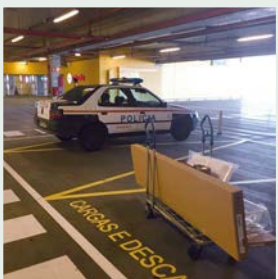
BASTIDORES DA REDAÇÃO

O dia-a-dia da nossa equipa

O quê? Ataque de pombos
Onde: Lumiar
Há carros que parecem nascidos para sofrer. Este pobre BMW dormiu debaixo da árvore errada

O quê? "Descanse!"
Onde: Algures em trabalho
Os carros insistem em perceber primeiro que nós as necessidades de descanso. Eis mais um exemplo

O quê? Skoda Kodiaq
Onde: Berlim
A apresentação mundial do Kodiaq contou com o modelo camuflado que serviu na Volta à França

O quê? Transporte de cenouras
Onde: Entrada AE
Pelos menos desta forma as cenouras chegarão seguramente fresquinhas ao seu destino

O quê? Cargas e descargas
Onde: Espaço comercial
Ora vamos lá a ver como colocamos a estante acabada de comprar na traseira do carro… ou talvez não!

O quê? Land Rover
Onde: Paris
Assim tapadinho quem consegue descobrir qual o modelo da marca inglesa que aqui está por baixo?

Também tira umas fotos fixes e ninguém lhe dá eco?
Envie já um e-mail para topgear@goody.pt
ou use a nossa página de Facebook

 facebook.com/topgearportugal

PRAÇA BERNARDINO MACHADO 11A
LUMIAR
1750-042 LISBOA

E-MAIL TOPGEAR@GOODY.PT
TOPGEAR.COM.PT

EDITOR
Goody Consultoria S.A.
Praça Bernardino Machado 11A
Lumiar
1750-042 Lisboa
TEL. 218 621 530 / FAX 218 621 540
Nº CONTRIBUINTE 505 000 555

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
António Nunes (PRESIDENTE), Alexandre Nunes, Fernando Vasconcelos, Nuno Catarino e Violante Assude

ACIONISTAS
António Nunes (20%), Alexandre Nunes (20%), Fernando Vasconcelos (20%), Nuno Catarino (20%) e Violante Assude (20%)

DIRETOR GERAL António Nunes
ASSESSOR DA DIREÇÃO GERAL Fernando Vasconcelos
DIRETOR ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO Alexandre Nunes
CONTABILIDADE Cláudia Pereira
APOIO ADMINISTRATIVO Tânia Rodrigues e Catarina Martins

DIRETOR Paulo Passarinho
REDAÇÃO André Mendes e Nuno Assunção
FOTOGRAFIA Manuel Portugal e Pedro M. Barreiros
E-MAIL (REDAÇÃO) topgear@goody.pt

PAGINAÇÃO Vanda Martins
Rui Nave (imagem)
DIRETOR DE PRODUÇÃO Paulo Oliveira
COORDENADOR PRODUÇÃO EXTERNA António Galveia

PUBLICIDADE Carla Pinheiro
Telm. 939 103 233 - Tel. 218 621 546
E-MAIL carla.pinheiro@goody.pt

COORDENADOR DE CIRCULAÇÃO Carlos Nunes
DISTRIBUIÇÃO JMToscano Lda
E-MAIL geral@jmtoscano.com

PRÉ-IMPRESSÃO E IMPRESSÃO
Sogapal - Estrada das Palmeiras, Queluz de Baixo
2745-578 Barcarena

TIRAGEM 13.000 ex.
DISTRIBUIÇÃO Urbanos Press
DEPÓSITO LEGAL N.º: 330074/11
INSCRIÇÃO NA E.R.C. N.º: 126082

BBC WORLDWIDE, UK PUBLISHING: DIRECTOR OF EDITORIAL GOVERNANCE Nicholas Brett
PUBLISHING DIRECTOR Chris Kerwin UK PUBLISHING COORDINATOR Eva Abramik
IMMEDIATE MEDIA Co.: CHAIRMAN Stephen Alexander DEPUTY CHAIRMAN Peter Phippen
CEO Tom Bureau DIRETOR OF INTERNATIONAL LICENSING AND SYNDICATION Tim Hudson
INTERNATIONAL PARTNERS MANAGER Anna Brown INTERNATIONAL PARTNERS CO-ORDINATOR Jessica Fleming
UK TEAM: MANAGING DIRECTOR TOP GEAR, UK Adam Waddell PUBLISHER Simon Carrington
EDITOR IN CHIEF Charlie Turner ASSOCIATE EDITOR Tom Ford
CREATIVE DIRECTOR Ian Stevens ART DIRECTOR Owen Norris

SERVIÇO DE ASSINANTES E LEITORES
Gonçalo Galveia (tel. 218 621 543)
E-MAIL: ASSINATURAS@GOODY.PT / SITE: WWW.ASSINEAGORA.PT

A TopGear é publicada pela Goody, SA, sob licença da BBC Worldwide Limited,Media Centre, 201 Wood Lane, London W12 7TQ.

Estatuto Editorial - Leía na íntegra em *www.goody.pt/pt/estatutos/topgear*

* A TOPGEAR JÁ OBEDECE AOS TERMOS DO NOVO ACORDO ORTOGRÁFICO

A REVISTA TopGear TEM EDIÇÕES LOCALIZADAS NOS SEGUINTES TERRITÓRIOS:
África do Sul, Alemanha, Austrália, Bulgária, China, Coreia do Sul, Croácia, Estónia, Filipinas, Finlândia, Hong Kong, India, Itália, Letónia, Lituânia, Malásia e Singapure, Médio Oriente, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia, Rússia, Suécia, Tailandia e Turquia

ASSINATURAS

OFERTA DE SUBSCRIÇÃO

20% DESCONTO

E RECEBE AINDA UM EXCLUSIVO DVD

OFERTA DE SUBSCRIÇÃO

4 BOAS RAZÕES PARA ASSINAR

A sua revista TopGear apenas por **€ 33,60**

12 edições com 20% de desconto (poupa € 14,22!)

Recebe um DVD TopGear **Polar Special / US Special!**

Renovar com condições especiais

Saiba mais na página 68

Acesso

TODAS AS FORMAS DE ACEDER AO MUNDO TOPGEAR

Edições digitais:
iOS E ANDROID
Quer guardar a sua revista em papel, mas levá-la para todo o lado? Experimente a edição digital

As notícias na rede:
WWW.TOPGEAR.COM.PT
As notícias que interessam e também todas as que servem para passar um bom bocado

O programa de televisão:
- BREVEMENTE -
Já faltou mais para que se possa conhecer a nova geração a dar o seu melhor em frente às câmaras

Edições especiais:
TOPGEAR SUPERCARROS
Na praia não pode passar sem as bolas de berlim e sem o Especial Supercarros que lançamos no verão

Escreva-nos já:
TOPGEAR@GOODY.PT
Quando sentir a necessidade de nos contactar, use este endereço. Só não vale fotos comprometedoras

Redes sociais:
FACEBOOK TOPGEAR
Os estados de alma, piadas, opiniões que ninguém quer saber e muito mais no Facebook

TOPGEAR.COM.PT TUDO O QUE INTERESSA NA REDE

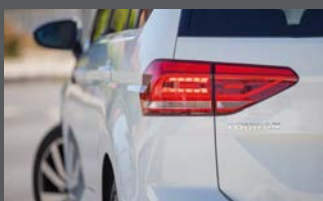
A TopGear no digital

facebook.com/topgearportugal

www.topgear.com.pt

Testes

Leia já os ensaios mais relevantes realizados este mês

EM TESTE

O miúdo novo do bairro

DESTAQUE: O NOVO CITROËN C3 JÁ SE ENCONTRA EM PORTUGAL, COM UMA IMAGEM MUITO MAIS MODERNA

Citroën **C3 1.2 Puretech Shine**
€ 18.258

FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**

A nova geração do C3 chega ao mercado com o objetivo de continuar a melhorar a imagem da marca. A Citroën está determinada em marcar a sua posição no mercado com um visual mais moderno e jovem, mas também com um patamar de qualidade mais elevado. E agora, com o C3, todos estes pontos ficam ainda mais definidos, uma vez que são servidos de bandeja num modelo que também conta com um desenho bastante cativante. Aliás, todos os produtos mais recentes da marca francesa parecem ter sido apenas experiências com o objetivo de chegar a este C3.

As diversas óticas dianteiras fazem agora algum sentido, as proporções da carroçaria são as corretas e os detalhes de desenho mais arrojados ficam agora

em sintonia com o resto do conjunto em vez de suscitarem um encolher de ombros. Os para-choques sobredimensionados, em conjunto com as bolsas de ar laterais do sistema AirBump parecem estar prontos para a confusão citadina, onde os pequenos toques e outros percalços são algo com que temos obrigatoriamente de conviver. Além disso, estão ainda mais integrados com o conjunto e não têm uma dimensão tão ostensiva como acontecia com o Cactus, por exemplo.

De uma forma geral, o C3 consegue uma imagem mais sofisticada e divertida, que deixa os seus principais rivais com um visual mais antiquado. Ao aceder ao habitáculo, mantemos este pensamento sem qualquer sombra de dúvida. A noção de espaço é bem mais ampla do que acontecia com o seu antecessor e a verdade é que o novo C3 oferece mesmo um habitáculo mais espaçoso. Na frente, os assentos e algumas soluções ergonómicas são muito inspirados no que já conhecemos do C4 Cactus mas, novamente, aqui fazem muito mais sentido. E lá atrás, as queixas do espaço também teimam em não aparecer, seja nos assentos

Ou então...

Peugeot 208
O irmão gémeo do C3 apresenta uma imagem diferente e um habitáculo mais complexo mantendo o motor e preço

Imagem moderna e funcional merecia melhores materiais

traseiros ou na ampla bagageira com uma capacidade máxima de 300 litros.

O monitor central onde é possível controlar a navegação, o ar condicionado, o sistema de som e até a maioria das configurações do C3 está agora arrumado a meio da consola central e não no topo do tablier, para onde costuma ser "empurrado". No novo C3, no entanto, o *gadget* que nos captou mais a atenção foi a nova Connected Cam, que está escondida atrás do espelho retrovisor, mas que consegue ver tudo o que se passa na frente do carro. Esta espécie de Action Cam funciona através de uma aplicação que temos de instalar no telefone e que se liga a este por Wi-fi, sempre que conduzimos o C3. Depois, com um toque no botão arrumado na zona inferior da câmara (e com uma textura de destaque para o encontramos rapidamente mesmo sem estarmos a olhar), é possível fotografar o que se encontra na frente do C3 ou mesmo fazer alguns vídeos, com uma duração pré-programada na tal aplicação. "Para que serve isso?", poderão já estar a perguntar. Bem, a utilização não é muito diferente daquela que costumam fazer quando partilham fotos nas redes sociais. A principal diferença é que estas imagens são tiradas pelo próprio carro como se fosse o seu ponto de vista. Quantas vezes já não estacionaram de frente para um pôr-do-sol épico ou para algo que gostaria de recordar? Ou assistiram a uma situação no meio do trânsito que "se tivessem a máquina fotográfica à mão", até tiravam uma fotografia ou faziam um vídeo? A Connected Cam serve para tudo isso e muito mais. Apenas precisava de um comando mais acessível, na consola central ou mesmo no volante, porque não?

O motor 1.2 PureTech da unidade ensaiada é, para já, a opção mais potente da gama C3 e não desilude em nada. Nem nas prestações, nem nas médias que se conseguem manter facilmente entre os seis e os sete litros, nem mesmo no ruído típico do tricilíndrico que apenas se ouve quando puxamos mais por ele. E em termos dinâmicos, o C3 consegue ser confortável, mas não foi talhado para ser um desportivo.

Com o nível de equipamento Shine, o mais elevado e recheado de toda a gama C3 e com a presença do motor 1.2 PureTech de 110 cavalos, o preço deste modelo ronda os 18.500 euros. Se adicionarmos o custo da Connected Cam (250 euros), do sistema de navegação (500 euros), do sistema de acesso e arranque mãos-livres (300 euros) e as jantes de 17 polegadas (250 euros), o valor já fica muito próximo dos 20 mil euros, mas o resultado final é o C3 de visual mais divertido que pode ver nestas imagens, ainda que o visual seja uma daquelas coisas em que existem diversas hipóteses de configuração e cores. ANDRÉ MENDES

FICHA TÉCNICA

1.199 cc, 3 cil., tração dianteira, 110 cv, 205 Nm

4,6 l/100 km, 103 g/km CO_2

0-100 km/h em 10,9 s, 188 km/h

1.050 kg

VEREDICTO: O motor de três cilindros mais potente da gama, a gasolina, não é muito guloso e oferece bons consumos ao novo C3.

6/10

A grande novidade do Citroën C3 é a nova camara atrás do espelho

Boa surpresa

Kia Optima 1.7 CRDi DCT GTline

€ 39.262

DESTAQUE: A KIA MOSTRA NO OPTIMA SW COMO TEM PROGREDIDO EM QUALIDADE

Se os olhos também comem, como diz o provérbio popular, a versão carrinha do novo Kia Optima é um produto capaz de deixar água na boca. Com uma estética moderna e apelativa, a oferta da marca coreana parece conseguir reunir um conjunto de opiniões positivas sobre o seu aspeto, não apenas exterior, mas também na configuração do habitáculo. A versão aqui ensaiada acentua ainda mais essa perceção. Trata-se da GT Line, que surge associada à caixa de dupla embraiagem de sete velocidades (7DCT) e ao interessante motor 1.7 CRDi de 141 cavalos.

O Kia Optima Sportswagon apresenta-se com importantes argumentos em termos de funcionalidade e utilização. A começar pela bagageira com capacidade para 552 litros e bancos traseiros rebatíveis (40:20:40) proporcionando um piso plano e amplo para carga. No nível de equipamento GT Line é possível contar com elementos como a travagem de emergência, o aviso de mudança de faixa ou o alerta de presença no ângulo morto, entre outros. Esteticamente, a versão GT Line acrescenta duas ponteiras de escape e um difusor de ar integrado para acentuar o visual desportivo. No interior, a subida de qualidade da Kia é uma evidência e mostra bem o caminho que a marca pretende trilhar para conquistar um lugar entre os líderes. O tablier é bem conseguido e confere muita sensação de espaço. Ponto positivo para os bancos com excelente envolvência e caráter desportivo.

O Kia Optima SW tem um desenho convidativo no exterior e no habitáculo

Em condução o Kia Optima SW surpreende pela positiva. É certo que o motor 1.7 CRDi com 141 cavalos e 340 Nm de binário não é propriamente talhado para conferir ares de desportivo ao conjunto, mas a caixa automática com excelente eletrónica permite desfrutar de um dia-a-dia com grande vivacidade e excelentes consumos, como a média do nosso teste de 5,5 litros deixou bem demonstrado. Pormenor ainda para a afinação da suspensão que filtra com grande eficácia as irregularidades da estrada, mas novamente relembra o caráter familiar do modelo.

Com uma garantia de 7 anos ou 150.000 km e um preço abaixo de 40 mil euros (utilizando as campanhas em vigor), o Kia Optima Sportswagon tem tudo para proporcionar boas vendas para a marca. PAULO PASSARINHO

FICHA TÉCNICA

1.685 cc, 4 cil., tração dianteira, 141 cv, 340 Nm

4,4 l/100 km, 116 g/km CO_2

0-100 km/h em 11,1 s, 203 km/h

1.695 kg

VEREDICTO: Espaço, imagem e uma boa caixa DCT fazem da Optima SW um produto que merece uma oportunidade real.

7/10

Teste

Respirar elegância

Jaguar XF 30d RWD R-Sport

€ 84.717

DESTAQUE: O JAGUAR XF TRATA A ELEGÂNCIA POR TU, ESPECIALMENTE NA SUA VERSÃO MAIS ATUALIZADA

A gama XF foi a responsável por nos apresentar a "nova" Jaguar. Foi o primeiro modelo a chegar ao mercado nesta nova fase da marca, depois da tão comentada entrada no grupo indiano Tata. Conseguiu acompanhar a evolução da marca nos últimos anos e apresenta-se hoje como uma das propostas mais tentadoras da Jaguar.

No XF, a qualidade de construção é bastante elevada e o ambiente a bordo está de acordo com os pergaminhos da marca inglesa. O visual retocado com a chegada de uma nova atualização trouxe novas óticas, com um desenho mais próximo do bem-sucedido F-Type Coupé, mas também novos sistemas multimédia e uma interface de utilizador mais simples de utilizar.

O radar de distância dianteiro é, talvez, a única coisa feia neste Jaguar XF

O primeiro contacto com a unidade ensaiada é daqueles momentos que... sabem bem. O British Racing Green da carroçaria é uma das cores mais clássicas de todos os automóveis ingleses e remete-nos para diversas criações que marcaram garantidamente um lugar importante na história automóvel. E depois, o facto de se tratar da versão R-Sport ainda acrescenta aquele toque mais desportivo a uma berlina de quatro portas que poderia facilmente tornar-se igual a tantas outras. Em conjunto com as jantes de liga leve de 20 polegadas, um dos opcionais desta versão, o visual deste XF é daqueles que não dispensa olhares mais curiosos em muitas das avenidas por onde passamos no interior da cidade.

No habitáculo, a imagem mais distinta mantém-se com diversos elementos forrados em pele de duas cores, uma boa escolha de materiais e uma qualidade de montagem e isolamento acústico que está diversos furos acima do mais pequeno XE. A posição de condução é excelente e continuamos a gostar de assistir ao momento que o comando da caixa de velocidades automática se ergue do seu lugar assim que ligamos o motor.

A versão 30d traduz-se num V6 turbodiesel de 300 cavalos e uns impressionantes 700 Nm de binário máximo, todos encaminhados para as rodas traseiras. Se desejarmos, conseguem ser tranquilos como um gato doméstico numa sesta de domingo numa janela ao sol, mas se passarmos para o modo de condução mais desportivo, transformam-se num pequeno Jaguar pronto para dar uso à tração traseira e à caixa automática ZF de oito velocidades.

Com o nível de equipamento R-Sport, o Jaguar XF com o motor de três litros e 300 cv de potência, tração traseira e caixa automática, fica com um preço de venda ao público de 84.717 euros. Claro que com todos os extras presentes na unidade ensaiada, este valor ainda aumenta um pouco, mas a imagem elegante da gama média da Jaguar fica mais do que garantida. ANDRÉ MENDES

FICHA TÉCNICA

- 2.993 cc, 6 cil. em V, tração traseira, 300 cv, 700 Nm
- 5,5 l/100 km, 144 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 6,2 s, 250 km/h
- 1.750 kg

VEREDICTO: Uma versão mais atualizada com os elementos em falta, mas com a mesma qualidade de construção e elegância.

7/10

RECEITA PERFEITA

6 cilindros em V

A nova motorização 30d é um bloco de três litros, seis cilindros em V, com 300 cavalos e 700 Nm de binário

Caixa ZF automática

A caixa de velocidades automática desta versão é de origem ZF e tem oito relações bem escalonadas

Tração traseira

A versão RWD (Rear Wheel Drive) significa que os 300 cavalos estão destinados ao eixo posterior do XF

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

P & R

Melhor acesso

Audi **A4 Allroad 2.0 TDI**

€ 57.269

DESTAQUE: A VERSÃO MAIS ACESSÍVEL DE TODAS AS ALLROAD

Outra Allroad? Mas afinal quantas versões deste modelo é que existem ao todo?

Felizmente ainda são algumas. Além da Audi A6, que conta com três patamares de potência na sua Allroad, a Audi disponibiliza igualmente três opções para a Allroad mais pequena, com base na carrinha A4. Duas estão equipadas com um bloco diesel de três litros com potências entre os 218 e os 272 cavalos e esta que vê nas imagens recebeu o mais conhecido 2.0 TDI de 190 cavalos, que lhe permite ter um preço mais competitivo.

E também tem tração integral, ou é daquelas versões "estéticas"?

Nada disso. Por enquanto, pelo menos, todas as Audi Allroad incluem o sistema de tração integral quattro, bem como a caixa de velocidades automática e os diversos elementos da carroçaria que fazem a diferença em relação às versões mais convencionais da gama A4.

Quais são?

Além dos para-choques mais agressivos e com proteções extra para eventuais contactos com pedras ou ramos, estão presentes as saias laterais com proteção extra e as aplicações plásticas nas cavas das rodas que também servem de proteção e contribuem para o visual mais robusto. A grelha dianteira Singleframe com frisos verticais cromados também é um dos elementos das Allroad, e claro que a altura em relação ao solo também é um pouco mais elevada. São mais 34 milímetros para ser preciso.

E como se porta o motor 2.0 TDI de 190 cavalos nesta versão Allroad?

Uma das maiores apostas da nova gama A4 foi a redução de peso, e no caso da Allroad essa diferença chega quase aos 100 kg face à versão anterior. Isso dá uma grande ajuda ao motor 2.0 TDI quando tem de alimentar o sistema de tração integral em pleno numa estrada de terra batida ou areia, por exemplo. A caixa automática S Tronic também é outro dos trunfos deste modelo, e no conjunto acabamos por não nos desiludir com este motor que, em contrapartida, também consegue médias de consumo mais comedidas em estrada e um preço mais acessível.

Pois, falta isso. Quanto custa esta A4 Allroad?

O preço de tabela da versão 2.0 TDI quattro S Tronic é de 57.269 euros, mas a Audi conta ainda com uma enorme lista de extras para a personalizar. AM

Mini **One Cabrio**

€ 24.010

6/10

O Mini Cabrio, aqui com o motor tricilíndrico 1.2 de 102 cv e a excelente caixa manual de seis velocidades, é uma das carroçarias Mini que dá mais prazer conduzir porque coloca menos filtros entre o condutor e a experiência total. Apesar de o motor ser algo curto para o potencial do chassis, basta explorar mais as rotações para se divertir. Até em AE pode levar a capota aberta (escolha é o defletor de vento – € 290). Uma das maiores fraquezas do One é que o Cooper tem mais 34 cv e só custa mais três mil euros.

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Espaço acessível

Fiat **Tipo Station Wagon 1.6 Multijet Lounge**

€ 24.302

DESTAQUE: TIPO MAIS POTENTE E EQUIPADO NÃO DEIXA DE SER BARATO Q.B.

São 550 litros de capacidade numa bagageira que consegue acomodar objetos com até 1,80 metros de comprimento... Por pouco mais de 24 mil euros. E a versão Easy com o motor 1.3 Multijet não chega aos 21 mil euros.

O lema "Não é preciso muito para ter tanto" assenta que nem uma luva ao novo Fiat Tipo, especialmente na versão Station Wagon. Apesar de as versões em que não adiciona mais equipamento ou escolhe jantes de maior dimensão sejam menos cativantes em termos visuais, muitas das fraquezas deste modelo são atenuadas pela relação preço/espaço inscrita na mente dos compradores mais racionais.

Seja como for, este Tipo SW 1.6 Multijet tem no motor um excelente aliado. Tem quase sempre (é um bloco que não gosta de regimes muito baixos) potência disponível e responde com prontidão aos pedidos do seu pé direito, e até com conduções menos ecológicas gasta pouco (andámos boa parte do ensaio nos 4,5 l/100 km, que só passaram para 4,9 l/100 km após muitos quilómetros de abuso puro e duro). A marca anuncia 3,7 l/100 km, mas a esta altura do campeonato já sabemos que é melhor encarar esse valor apenas como uma referência.

A caixa manual de seis velocidades tem um escalonamento longo, o que é útil em AE, mas podia ser mais precisa e suave... Enquanto a direção pouco comunica com o condutor, mas a verdade é que se presta bem

Apps, tomadas diversas e um pragmatismo imbatível... É o Tipo SW

a conduções relaxadas. E o grande trunfo do Tipo é o espaço e não a condução desportiva.

Com muito espaço na segunda fila de lugares e uma bagageira generosa, é na utilização do dia-a-dia que este recuperado ícone italiano (o primeiro Tipo é quase uma lenda automóvel) mostra o que vale. Nos campos de batalha que são os parques de estacionamento e os ambientes urbanos de condução, a direção suave, o motor com 320 Nm, os sensores de estacionamento desta versão Lounge e o sistema Start/Stop tornam este um dos veículos modernos mais pragmáticos da atualidade (para mais se tivermos em conta o preço e os custos).

Junte a tudo isso o ar condicionado automático e o Cruise Control e percebe o porquê da aposta da Fiat num veículo deste género. E nós continuamos a pensar naquele Tipo SW 1.3 Multijet Easy por pouco mais de 20 mil euros!

FICHA TÉCNICA

1.598 cc, 4 cil., tração dianteira
120 cv, 320 Nm

3,7 l/100 km, 98 g/km CO_2

0-100 km/h em 9,7 s, 200 km/h

1.370 kg

VEREDICTO: Proposta incrivelmente racional que é poupada, confortável e pragmática. Condução desportiva não é com ele!

6/10

FOTOS: ANDRÉ MENDES

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Lobo ou cordeiro?

BMW **640d**

€ 137.204

DESTAQUE: O BMW 640D É UM DIESEL FAMILIAR PACATO OU UM DESPORTIVO BEM MASCARADO?

Perfil alongado, cavas das rodas pronunciadas e uma linha distinta em cunha. O BMW Série 6 Gran Coupé é sem dúvida um modelo onde a elegância marca presença. O formato é apreciado até porque lhe confere um certo ar de desportivo, ainda que o posicionamento o indique como um familiar. Em teste temos o 640d com pacote M Sport Edition que acrescenta maior exclusividade. A motorização presente não tem segredos – é a unidade de três litros e seis cilindros em linha, a debitar 313 cavalos de potência e com um binário avassalador de 650 Nm. Na ficha técnica a marca indica que é capaz de efetuar o arranque dos 0 aos 100 km/h em apenas 5,4 segundos e com isso humilhar muitos desportivos a gasolina. O melhor de tudo é que o consegue fazer com consumos fantásticos: basta ver que no nosso teste terminamos com 7,3 l/100 km, e posso assegurar que não andamos propriamente devagar.

O comportamento do 640d é muito interessante ainda para mais se pensarmos nas suas dimensões. A forma como ele desenvolve mostra bem o cuidado dos engenheiros em não deixar créditos por mãos alheias. A afinação é desportiva, mas o conforto não é beliscado a não ser quando o piso está verdadeiramente degradado. O pacote M Sport Edition acrescenta elementos de exceção ao vasto equipamento de série – onde já pontuava por exemplo o sistema de som *surround* Harman/Kardon ou o painel de instrumentos em pele. Presente estão as jantes em liga leve de 19 polegadas com pneus 245/40 (fr.) e 275/35 (tr.), o pacote desportivo e aerodinâmico M, com bancos dianteiros de ajuste elétrico, frisos em alumínio escovado, luzes adaptativas LED com assistente de máximos, entre outros.

A fatura pouco acima dos 137 mil euros não merece muitos comentários face ao que oferece. Com este nível de eficácia, equipamento e competência, o 640d é um verdadeiro lobo em pele de cordeiro. PP

FICHA TÉCNICA

2.993 cc, 6 cil., tração traseira
313 cv, 650 Nm

5,5 l/100km, 143 g/km CO_2

0-100 km/h em 5,4 s, 250 km/h

1.865 kg

VEREDICTO: Um diesel em formato coupé-familiar com prestações quase de desportivo e configuração executiva. Boa escolha!

8/10

6/10

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Mercedes-Benz **E350d**

€ 71.350 (v. base)

O E350d com 258 cavalos é uma das propostas mais equilibradas da gama. Não fossem os nossos malfadados impostos e muito provavelmente não seria necessário equacionar as versões menos potentes. Com uns baixos regimes fabulosos, este V6 consegue apresentar consumos a rondar os 6,5 litros e manter a sua compustura. A caixa 9G-Tronic é aliada nessa tarefa.

O conforto está em plano de evidência e o vasto equipamento tecnológico coloca o E350d num patamar acima da atual concorrência.

FICHA TÉCNICA

2.987 cc, 6 cil. V, 258 cv, 620 Nm

5,1 l/100 km, 136 g/km CO_2

0-100 km/h em 5,9 s, 253 km/h

1.800 kg

P & R

Sete de corrida

Volkswagen **Touran R-Line**

€ 42.127

DESTAQUE: AFINAL, O FORMATO MONOVOLUME PODE SER DESPORTIVO

De corrida? Como assim?

É uma força de expressão. Não estamos a pensar em meter os miúdos a bordo e arrancar para um circuito, estamos apenas a comentar o visual mais desportivo deste Touran equipado com o kit R-Line exterior e interior, que o deixa mais interessante.

Mas tem um motor turbo, daqueles com prestações incríveis?

Não. Este kit é apenas estético. O motor é turbo sim, mas é o 2.0 TDI de 150 cavalos que já conhecemos de diversos outros modelos do Grupo VW. Em termos de prestaçoes, consegue que o Touran chegue aos 100 km/h em apenas 9,3 segundos e alcance os 206 km/h de velocidade máxima, mas o mais importante para quem escolhe este modelo é capaz de ser antes os menos de cinco litros de consumo que consegue gastar a cada 100 quilómetros percorridos.

E o habitáculo é daqueles com sete lugares para se poder levar a família toda?

Esta versão do Touran conta com uma lotação máxima de sete lugares, mas os dois traseiros, os da terceira fila, estão apenas destinados a crianças. Além disso, a sua utilização compromete o espaço disponível na bagageira que passa do muito amplo para o muito reduzido.

E como se porta em estradas de curvas?

Mais uma vez, é necessário referir que o kit R-Line é apenas estético. No entanto, a presença das jantes de 18", bem como equipamentos como o controlo adaptativo do chassis (DCC), faz com que o desempenho em curva do Touran seja um pouco mais preciso e até divertido de conduzir. E com a presença da caixa automática DSG estão também presentes os comandos manuais atrás do volante, que podem dar uma ajuda num momento de condução mais "empenhado".

Claro que tudo isto tem um preço daqueles pouco apetecíveis certo?

Depende muito dos opcionais escolhidos para cada unidade. O preço base desta versão 2.0 TDI Highline, equipada com a caixa de velocidades automática DSG, é de 42.127 euros. A adição do kit R-Line e das jantes de 18 polegadas requer a adição de 2.115 euros e depois há todos os extras presentes na unidade

ensaiada, que a deixam com um preço de 53.600 euros. Ou seja, um valor que dava para comprar um Sharan com o mesmo motor e algum equipamento, mas com muito mais espaço a bordo para todos. AM

FICHA TÉCNICA

- 1.968 cc, 4 cil., tração dianteira, 150 cv, 340 Nm
- 4,8 l/100 km, 124 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 9,3 s, 206 km/h
- 1.778 kg

VEREDICTO: Sete lugares, dois ocasionais, mas com um visual mais desportivo que é sempre bem-vindo.

7/10

FOTOS: PEDRO M. BARREIROS

5/10

FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Renault **Mégane ST**

€ 26.400

O que vê ao lado é a Mégane ST TCe 130 GT Line que, apesar de ter menos uns 80 cv de potência e vários apêndices aerodinâmicos que a desejada versão GT, foi muitas vezes confundida com a irmã mais potente ao longo do ensaio. O motor 1.2 só mexe bem a ST se puxarmos por ele (e gastou uns elevados 6,8 l/100 km), mas pelo menos é silencioso. O habitáculo é espaçoso e a qualidade de montagem e dos materiais mudou para melhor nesta geração. A bagageira tem 580 l de capacidade.

FICHA TÉCNICA

- 1.197 cc, 4 cil., tração dianteira, 130 cv, 205 Nm
- 5,3 l/100 km, 119 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 10,6 s, 197 km/h
- 1.293 kg

Automático empenhado

Alfa Romeo **Giulia Diesel Super AT**

€ 46.700

DESTAQUE: COM A ESCOLHA DA COMPETENTE CAIXA AUTOMÁTICA, O GIULIA FICA AINDA MAIS INTERESSANTE!

O Alfa Romeo Giulia mudou o jogo na marca italiana. Passou a ser um modelo muito mais interessante que o seu antecessor e viu diversos elementos a serem alterados com o objetivo de colocar o Giulia frente-a-frente com os rivais do costume.

Além disso, na versão equipada com a caixa de velocidades automática de oito velocidades, o motor diesel de 2,2 litros e 180 cavalos ganha ainda mais expressão, fazendo com que a experiência de condução seja ainda mais cativante. Claro que os adeptos incontornáveis do comando manual não vão achar piada nenhuma, mas para todos os outros o simples facto de estarmos sentados ao volante a olhar para aqueles enormes comandos em alumínio atrás do volante, que até relembram os de outras marcas italianas, já é algo de especial.

O Scudetto é apaixonante e estas jantes escuras de 19 polegadas também

Numa condução mais tranquila e rotineira, a caixa de velocidades assume justamente essa postura e deixa o Giulia apenas rolar enquanto o modo normal se encontra ativo. As passagens de uma relação para outra são efetuadas automaticamente no momento certo e com uma rapidez convencional que não chateia nem apaixona, apenas cumpre a sua função. Depois, assim que selecionamos o modo mais desportivo no comando DNA, o Alfa Romeo, o seu motor, caixa e diversos outros componentes parecem ganhar uma nova alma e ficam com um modo de funcionamento completamente diferente.
As passagens de caixa passam a ser muito mais rápidas, especialmente quando as fazemos com o conta-rotações lá mais em cima, próximo da zona vermelha da escala.

Tudo isto faz-nos aproveitar ainda mais a dinâmica apurada do novo Giulia, com tração traseira, uma direção precisa e muito direta e uma suspensão muito eficaz.

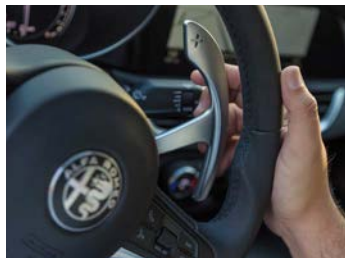
As jantes de liga leve de 19 polegadas, num tom mais escuro e com um desenho que nos lembra de modelos mais antigos da marca, fazem uma diferença tremenda na estética do Alfa Romeo Giulia, sendo a opção perfeita para a carroçaria pintada neste tom de branco. Acrescentam cerca de 2.200 euros (já com o valor dos pneus *run-flat*) aos 46.700 euros deste Giulia 2.2 diesel de 180 cv e caixa automática, mas são um dos extras que deveriam ser obrigatórios para este modelo. ANDRÉ MENDES

FICHA TÉCNICA

- 2.143 cc, 4 cil., tração traseira, 180 cv, 450 Nm
- 4,2 l/100 km, 109 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 7,1 s, 230 km/h
- 1.520 kg

VEREDICTO: A dinâmica apurada do Alfa Romeo Giulia continua a ser explorada da melhor forma com a caixa automática.

6/10

DESENHO ITALIANO

Caixa automática

Com oito relações e ajustada pelos modos de condução, a caixa automática de origem ZF consegue ser uma boa escolha para o Alfa Romeo Giulia

FOTOS: PEDRO M. BARREIROS

A MELHOR COMPILAÇÃO

Reunimos o melhor que a rede mundial da TopGear realizou ao longo de um ano de edições

OS TESTES MAIS EXCLUSIVOS

Os carros mais fantásticos, testados com rigor nos mais impressionantes e exigentes cenários e estradas mundiais

COLECIONÁVEL

Uma edição em formato especial para poder guardar e colecionar de forma única

INFORMAÇÃO DE QUALIDADE

Toda a qualidade TopGear numa compilação com a qualidade a que o habituámos

Admissão

Metal. Caras. Rétro. Entretenimento. Cultura. Todos os meses

MUSEU

No topo do mundo

TEXTO E FOTOS: **ANDRÉ MENDES**

Descobrimos um museu de motas a 2.175 m de altitude!

As Indian mais antigas têm detalhes incríveis

É certo que que nos eventos de novos modelos em que marcamos presença, temos a sorte de passar por alguns locais incríveis, mas no topo de uma montanha, a mais de dois mil metros de altitude, rodeado de neve e de apaixonados pela prática de esqui, uma das coisas que eu não estava mesmo nada à espera de encontrar era um museu de motas. Mas ainda bem que encontrei, uma vez que é um sítio verdadeiramente especial.

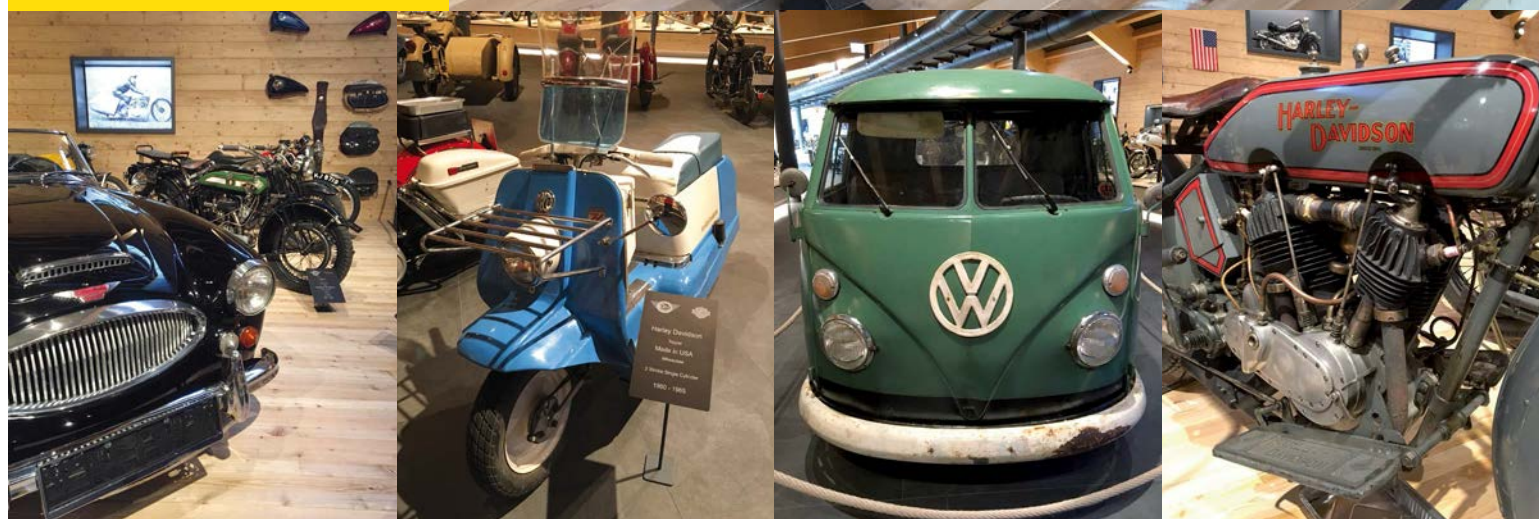
Situa-se nos Alpes, na zona do Tirol, com as montanhas Ötztal a servir de cenário, a precisamente 2.175 metros de altitude, numa das passagens entre a Áustria e Itália, a de Timmelsjoch. Foi inaugurado a 15 de abril de 2016 e conta com uma área a rondar os três mil metros quadrados, onde nos podemos deixar envolver facilmente pela história do mundo das duas rodas e não só, através de exemplares verdadeiramente únicos. Uns num estado de conservação imaculado e outros em lista de espera para um futuro processo de restauro.

Naquele que é considerado o museu de motas mais elevado da Europa, estão presentes mais de 230 motas clássicas, de mais de cem fabricantes de todo o mundo, com o modelo mais antigo produzido em 1894. Assim que entramos, no entanto, não são as duas rodas que se destacam e sim três modelos da Porsche: um dos últimos 959 a serem produzidos (1988), um 911 Targa de 1957 e um 356 Speedster. Ao lado destes, um Alfa Romeo 8C de 1932 num estado de conservação imaculado e de seguida um Lotus 23B de 1954. Só por isto, já valia a pena ter entrado, mas ainda havia muito mais para descobrir.

Do lado esquerdo da sala, as Brough Superior do final dos anos 30 marcam uma presença imponente, e na parede está um kit de construção de uma Vespa mas numa escala de 1:1. Logo de seguida, as BMW entram em destaque numa zona específica, arrumada de forma a fazer parte das comemorações do centenário da marca. Entre uma R100CS e uma R26, está um protótipo de uma R28 militar que faria as delícias dos apaixonados da saga Scrambler que está tanto na moda. E neste canto, nem sequer falta um pequeno Isetta de 1959.

Seguem-se modelos de marcas como a Horex, Adler, Condor, KTM, diversas Zundapp, uma Hercules e inúmeras Triumph, até que paramos numa Megola de 1921 equipada com um motor de cinco cilindros instalado na roda dianteira. Uma coleção incrível de Indian, desde os modelos mais antigos até aos mais imponentes do final dos anos 30, deixa-nos com

Motas da BMW e até um pequeno Isetta a comemorar o centenário da marca

As cores mais arrojadas e o desenho mais original só poderiam estar na zona das italianas como as Ducati, Moto Guzzi ou MV Agusta

"Na parede, está um kit de construção de uma Vespa, mas numa escala de 1:1"

vontade de as levar para a estrada e percorrer a passagem para Itália, mas apenas quando as estradas já não estivessem cobertas de gelo.

Há ainda um bom número de motas japonesas, francesas e italianas, antes de chegarmos a mais um conjunto de Norton e Triumph, passando por um Ferrari 275 GTB e um Austin Healey que apenas estão a servir de decoração, antes da BSA e de um espólio incrível de modelos americanos, onde nem sequer falta uma scooter... da Harley Davidson! Tudo isto e muito mais para descobrir num museu único e que vale mesmo a odisseia necessária para lá chegar.

METAL

Versão 2017

GRAÇAS A UMA SÉRIE VASTA DE MELHORIAS E ATUALIZAÇÕES, O MAZDA 3 TERÁ UM 2017 EM GRANDE

Com a chegada ao território nacional marcada apenas para o segundo trimestre de 2017, a Mazda já permitiu à imprensa uma breve condução da última atualização do Mazda 3, lançada no mercado em 2014.

A palavra de ordem nesta atualização foi "subtileza", quer ao nível do exterior quer no habitáculo. A revisão do desenho da grelha, que cria agora um *look* tridimensional, junta-se à nova moldura das luzes de nevoeiro e à disponibilidade de luzes LED para lavar a cara do Mazda 3. Os espelhos retrovisores também foram remodelados, e as versões Hatchback recebem ainda um novo para-choques traseiro. As opções de jantes receberam um novo aliado com 18 polegadas em dois tipos de acabamento, e a pintura tem três novas opções, uma delas totalmente nova: a Azul Mica.

No interior, alguns dos materiais e acabamentos foram revistos, e a presença de um novo travão de estacionamento elétrico permitiu expandir o espaço disponível na consola. O novo volante melhorou imenso em termos de ergonomia e acesso a botões, e o sistema Active Driving Display é agora totalmente a cores.

Já ao nível da tecnologia, destaque para o inovador sistema G-Vectoring Control, que varia o envio de binário para as rodas motrizes, de forma a otimizar a precisão do chassis e reforçar o conforto. A segurança foi reforçada com a vasta gama de sensores e tecnologias que fazem parte do pacote i-Activsense, que permite ao Mazda 3 oferecer os sistemas Advanced Smart City Brake – opera agora até uma velocidade máxima de 80 km/h –, Traffic Sign Recognition e Adaptive LED Headlights, entre outros.

Como o travão de mão é agora elétrico, a consola tem mais arrumação

A famosa posição de condução Mazda, com tudo "mesmo à mão"

A suspensão foi alterada (é agora um pouco mais suave), e os motores presentes neste Mazda 3 atualizado não oferecem diferenças de potência – o preferido do nosso mercado, o 1.5 Skyactiv-D, continua com 105 cv –, mas os motores diesel foram revistos e apresentam melhorias ao nível da resposta e do ruído e vibrações. Melhor, como a própria insonorização do Mazda 3 foi melhorada, as viagens a bordo do carro são francamente calmas e relaxantes, tal como pudemos confirmar nos troços que já tivemos oportunidade de percorrer.

A marca ainda não disponibilizou preços (já que faltam uns sete meses até chegar), mas estarão ao nível dos que são atualmente praticados na gama atual.

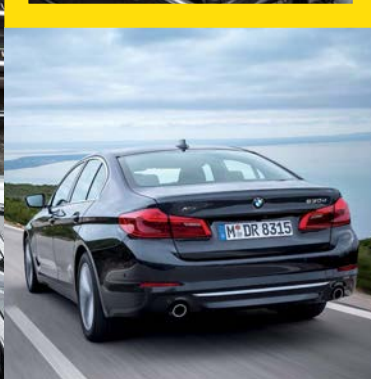
METAL

Salto qualitativo

FOMOS CONHECER A SÉTIMA GERAÇÃO DO BMW SÉRIE 5, AQUI MESMO EM PORTUGAL

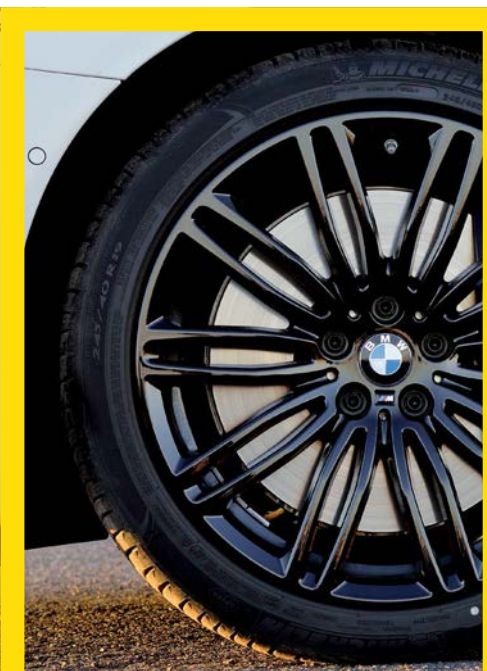
É inevitável olhar para o novo Série 5 e não começar de imediato a fazer comparações com o seu irmão mais velho e de maior porte. Mas, neste caso, ainda bem. As parecenças com o Série 7 foram bem adaptadas para este modelo, com uma elegância cativante, onde não falta o toque de agressividade mais característico deste modelo desde a sua primeira geração.

Com um comprimento inferior a cinco metros (4.935 mm) e com uma largura de 1,87 metros, a carroçaria de três volumes do novo BMW Série 5 é totalmente produzida em alumínio e conta com uma aerodinâmica bastante mais evoluída e que dá uma grande ajuda na obtenção de consumos mais comedidos e a consequente descida das emissões poluentes. Face ao modelo anterior, por exemplo, o ganho em termos de peso roda os 100 kg e o coeficiente aerodinâmico é agora de apenas 0,22. No caso da versão 520d Efficient Dynamics, com lançamento previsto para a primavera, a média de consumo é de apenas 3,8 litros de combustível para cada 100 km.

Mas o novo Série 5 é muito mais do que isso. A bordo

do 540i, que tivemos oportunidade de conduzir ao longo de alguns quilómetros e num trajeto que não dispensou a Serra da Arrábida, é notória a aproximação ao Série 7 em termos qualitativos e no ambiente a bordo mais distinto. Na consola central, o grande destaque é agora o enorme monitor de 10,25 polegadas, que passa a aceitar comandos táteis e gestuais, neste caso, para as funções mais utilizadas como aumentar ou diminuir o volume, por exemplo. O Head-up Display aumentou de tamanho em cerca de 70 por cento e o painel de instrumentos é agora totalmente digital, ainda que com algumas limitações físicas, como frisos circulares que já poderiam ser dispensados em troca de mais personalização.

Em termos tecnológicos todos nós sabemos que o mundo automóvel mudou muito nestas últimas décadas e que estamos muito próximos de ver a condução autónoma a sair dos filmes de ficção científica e a passar a fazer parte do nosso dia-a-dia. Para esse percurso, o novo Série 5 contribui com um controlo de velocidade adaptativo que está integrado com a leitura dos sinais de trânsito e se adapta em função disso. O assistente de faixa consegue atuar na direção e manter o Série 5 na faixa de rodagem até uma velocidade máxima de 210 km/h e a chave do carro, tal como no Série 7, também já permite que estacionemos o carro dentro da garagem, mesmo sem estarmos ao volante, ou mesmo dentro do habitáculo.

Entre as diversas opções da gama estão os bancos com cerca de 20 bolsas de ar capazes de oferecer oito programas de massagens, um sistema de som da Bowers & Wilkins com 1.400 watts de potência e a integração total com a maioria dos *smartphones*, com a possibilidade de carregamento por indução e a possibilidade de fornecer uma ligação Wi-fi até dez dispositivos.

A chegada do novo BMW Série 5 está prevista para fevereiro, numa gama de quatro motorizações entre as opções a gasolina e diesel, com versões de tração traseira ou integral com a presença do sistema xDrive. Um mês mais tarde junta-se à gama a nova versão híbrida deste modelo, a 530e iPerformance – capaz de percorrer 45 km apenas em modo elétrico e capaz de registar médias de consumo em torno dos dois litros graças à ação dos dois motores em conjunto –, mas também a 520d Efficient Dynamics que já referimos. Em termos de preços, a marca ainda não definiu os valores finais do novo Série 5. AM

A EVOLUÇÃO DE UM ÍCONE

AS SEIS ANTERIORES GERAÇÕES DO BMW SÉRIE 5

E12 (1972): A primeira geração tem mais de 40 anos e foram vendidas mais de 700 mil unidades

E28 (1981): Na segunda geração do Série 5 conhecemos a primeira versão diesel e o primeiro M5

E34 (1987): Esta foi a geração que viu nascer a primeira Touring e as versões de tração integral

E39 (1995): Quase 1,5 milhões de unidades produzidas e um M5 equipado com um V8 de 400 cv

E60 (2003): Uma mudança no visual mais arrojada e novos sistemas de segurança ativa

F10 (2010): Foi o mais vendido de sempre, com um total de 2,2 milhões de unidades vendidas

5 COISAS QUE TEM DE SABER SOBRE O... Mercedes-AMG E 63

O NOVÍSSIMO E 63, AGORA COM 610 CV E UM MODO DRIFT...

1 Não vai confundi-lo com o comum E 200d

O capot seriamente arredondado é um dos principais indicadores, bem como a dianteira redesenhada, com destaque para as narinas largas. As cavas das rodas dianteiras são 17 mm mais largas para alojar os novos pneus e para assustar criancinhas, e o habitáculo está repleto de pele, Alcantara, fibra de carbono e luz ambiente – com 64 cores diferentes à sua escolha.

2 É mais potente que o AMG GT R

O V8 biturbo AMG com 4,0 litros de capacidade tem acoplada uma caixa automática de dupla embraiagem e nove velocidades, produz 610 cv e 850 Nm na versão S, e 570 cv e 750 Nm na versão normal. Sim, os 610 cv batem a potência produzida pelo muito furioso e verde AMG GT-R. Para além disso, destrói os 100 km/h em 3,4 segundos (3,5 s na versão normal) – é 0,2 segundos mais rápido que o AMG GT-R!

3 Entrega a potência através das quatro rodas

Não se trata de uma surpresa completa, já que o anterior E63 também tinha a tração integral como opção. Quando olha pela janela e vê o piso molhado e coberto de folhas, vai agradecer a dose extra de aderência concedida pelo sistema AMG Performance 4Matic+ (com distribuição variável de binário entre os eixos). Para além disso, até pode abusar um pouco do pedal do acelerador...

4 ... Exceto com o modo Drift ligado

Selecione "Race", desative completamente o ESP, ative o modo manual da caixa de velocidaes e puxe as patilhas (da caixa, claro). Acaba de ativar o modo Drift. Ao contrário do Ford Focus RS, que envia no máximo 70 por cento do binário para o eixo traseiro, o Classe E desengrena totalmente o eixo dianteiro e transforma-se num carro de tração traseira, ponto para destruir os pneus de trás.

5 Segue-se a carrinha AMG E63

As carrinhas desportivas são mais fixes que as berlinas – é um facto científico. A Mercedes-AMG E43 4Matic Station já está disponível, com o seu V6 biturbo 3.0 de 400 cv, mas a versão E63S de 610 cv elevará as carrinhas desportivas a um novo patamar – destronará a Audi RS6 Performance, que produz 605 cv, do poleiro. Só tem de prender bem crianças e malas... e acelerar.

O MEU OUTRO CARRO É...

O Cobalt Co50 Valkyrie

SEMPRE QUIS SER PILOTO DE CAÇAS? TEMOS O AVIÃO PARA SI

O problema dos aviões privados é que são basicamente jatos comerciais em miniatura. Tem de embarcar por uma porta lateral e senta-se dentro de um tubo metálico ao lado de uma janelinha, e é o piloto que tem acesso às vistas mais bonitas. Mas quem paga é que devia ter o melhor lugar no avião, certo?

É por isso que precisa do Valkyrie. É um avião monomotor de cinco lugares com o maior cockpit panorâmico do mundo, que não só fornece vistas fantásticas a todos os ocupantes como permite a sua abertura para que possa entrar lá para dentro qual piloto de caças. É impulsionado por uma hélice montada na traseira, o motor de seis cilindros tem dois turbos, e o avião conta com dois conjuntos de asas – as mais pequenas na dianteira ajudam o avião a manter a sustentação. No entanto, se acontecer o pior em pleno voo, o Valkyrie dispara automaticamente o seu paraquedas balístico, o que permite a sua descida suave até ao solo, estilo cápsula espacial.

O filme a bordo está a ser sempre interrompido pela informação de voo!

A velocidade máxima é de 260 nós, ou 480 km/h, o que o torna o avião mais rápido da sua classe em cerca de 30 km/h

As opções de personalização incluem uma pintura "ouro rosa" e bancos em pele da Hermès. O dinheiro é seu...

A marca garante que há espaço para tacos de golfe, esquis e malas, mas não especifica quantas!

É feito em São Francisco e as entregas começam em 2017, desde que tenha os 700 mil dólares necessários

NOTÍCIAS BREVES

FINAL FANTASY

NOVO LEXUS JÁ FOI LANÇADO!

Qual é a melhor nave especial de sempre? O Millennium Falcon? A Starship Enterprise? O X-Wing de Luke Skywalker? Conhece outra? Nós também não, mas está prestes a chegar outra. Chama-se Skyjet – é uma nave monolugar de perseguição desenhada pela Lexus para o filme *Valerian e a Cidade dos Mil Planetas*, com Rihanna, que terá certamente reparado que a grelha da nave Skyjet é parecida à do LC Coupé.

METAL

A festa continua

ESTÁ A CHEGAR O NOVO FIESTA E A FORD APOSTA NUMA NOVA IMAGEM E INTERIORES DE QUALIDADE

TEXTO: **PAULO PASSARINHO (COLÓNIA)** FOTOS: **OFICIAIS**

Interior tecnológico e bem inspirado

Foi em clima de grande euforia, com jornalistas e concessionários convidados de todo o mundo para o mesmo espaço em Colónia, que a Ford revelou ao público pela primeira vez a nova geração do Fiesta. E tudo isto num evento anual Go Further onde mais algumas novidades foram reveladas, inclusive com transmissão em direto para a Internet, como agora tem sido moda.

O Ford Fiesta é um produto fundamental para a estratégia da marca e por isso mesmo é evidente o esforço para apresentar a geração de 2017 recheada de novos argumentos. A estética e a oferta diversificada são os pontos a reter. Quando chegar ao mercado no próximo ano, o Ford Fiesta apresentar-se-á com quatro configurações que a marca pretende distintas: Active (ao estilo *crossover*), ST Line (desportivo), Vignale (mais luxuoso) e Trend/Titanium (que fará as despesas relativas ao Fiesta mais, digamos, normal.

A nova geração mantém o atual chassis, mas recebe melhoramentos em praticamente todos os itens. As vias mais largas prometem um comportamento ainda mais referencial e a marca americana anunciou que irá ter disponível o sistema de controlo vetorial de binário e significativas melhorias no comportamento em curva. Se o atual modelo já é uma referência no campo da dinâmica, a marca indica que esta geração será ainda mais competente.

No interior foi igualmente operada uma autêntica revolução com maior orientação para o condutor e forte aposta na componente tecnológica. É o caso do ecrã multifunções que poderá estar presente em 6,5" ou 8" e conta com o Sync 3 que pudemos já experimentar no Kuga este mês. Todo o sistema de infoentretenimento é agora mais intuitivo. De contar ainda com diversos sistemas de ajuda à condução, alguns que entrarão no alinhamento de série do novo modelo. Realce ainda para as combinações de cores e padrões consoante as versões de equipamento.

Em termos de alinhamento para o Fiesta, a maior surpresa acaba por ser a introdução do Active, uma carroçaria ao estilo *crossover* com plásticos de proteção em torno das cavas das rodas e carroçaria mais elevada. O interior apelará à evasão com estofos mais "radicais". O "estilo" Active será mais tarde

Novos equipamentos e funcionalidades no habitáculo

estendido a outros modelos da marca ainda por identificar. O ST Line de caráter desportivo terá jantes em liga leve de 18 polegadas, para-choques de maiores dimensões e diversos elementos de índole desportiva como as saias laterais. No interior serão os bancos desportivos a marcar presença. A exclusiva versão Vignale, também em estreia no Fiesta, terá como missão transportar o luxo para o pequeno citadino: melhores revestimentos para bancos e tablier e pormenores de estilo exteriores específicos.

Em termos de motorizações não existirão novidades face aquilo que existe na atual gama, mas a marca apresentou pela primeira vez um motor 1.0 EcoBoost com sistema de desativação de cilindros que, para além de ser uma inovação neste segmento e nesta configuração mecânica, poderá vir a ser uma das novidades para o modelo, embora esta tecnologia esteja anunciada apenas para 2018.

Um Ford Fiesta renovado, com estética mais apelativa e com elementos tecnológicos de referência, é esperado então para 2017. É com curiosidade que aguardaremos o teste.

METAL

Mais Panamera

A RECEBER MERECIDOS ELOGIOS DE TODA A CRÍTICA INTERNACIONAL, A NOVA GERAÇÃO JÁ RECEBEU REFORÇOS

O Panamera é uma excelente evolução face ao anterior

Depois do lançamento internacional do novo Panamera, a Porsche não se deixou ficar pelos rasgados elogios que toda a imprensa, de forma mais ou menos unânime, tem tecido sobre o novo carro (*TopGear* incluída). Deste modo, a família Panamera recebeu recentemente novos elementos. O novo motor V6 turbo a gasolina com 330 cavalos surgirá em breve associado a uma versão Executive com uma maior distância entre eixos. São mais 150 mm de distância entre eixos que ampliam as opções de carroçaria para as variantes apenas com quatro rodas motrizes: Panamera 4 Executive (330 cv), Panamera 4 E-Hybrid Executive (462 cv), Panamera 4S Executive (440 cv) e Panamera Turbo Executive (550 cv). Para além do maior espaço para os ocupantes traseiros (está-se mesmo a ver qual o tipo de clientes destas novas versões de carroçaria), as novas opções que agora chegam ao Porsche Panamera Executive estão equipadas de forma ainda mais exclusiva. Entre outros elementos de série, surge um enorme teto panorâmico, bancos aquecidos com regulação elétrica à frente e atrás, a suspensão pneumática adaptativa com sistema de controlo eletrónico do amortecimento e cortina traseira elétrica colocada atrás dos encostos de cabeça traseiros.

Tal como os Panamera "normais" que se vão comercializar, o exterior das versões Executive também vão poder ser personalizadas com o Pacote Sport Design. Outra opção de equipamento que se pode tornar útil, especialmente para as versões Executive que são utilizadas frequentemente com motorista, é a última geração do sistema de entretenimento para os lugares traseiros, o Porsche Rear Seat Entertainment. Os ecrãs de 10,1 polegadas integrados em suportes específicos nos encostos de cabeça dos bancos dianteiros permitem desfrutar de uma enorme qualidade de imagem, mas a grande vantagem é que podem ser retirados de forma a serem utilizados como *tablet* fora do veículo ou, se necessário, transformar a secção traseira do Panamera num centro de trabalho totalmente digital e conetado.

Os preços de comercialização para Portugal dos novos Panamera começam nos 123.548 euros para o Panamera 4 Executive e já podem ser encomendados em qualquer concessionário.

FOTOS: OFICIAIS

METAL

Cruzar conceitos

A ALL-TERRAIN RECORRE A DOIS DOS MUNDOS EM QUE A MARCA TEM UMA EXPERIÊNCIA ENORME: CARRINHAS E TODO-O-TERRENO

O sistema de tração integral 4Matic faz parte de todas as All-Terrain

Depois da chegada do novo Mercedes-Benz Classe E, a Station entra agora por caminhos mais complicados e que nunca tinha sido obrigada a percorrer. A nova versão All-Terrain é uma aproximação ao mundo dos SUV, mas que não dispensa o formato de carrinha mais tradicional. Ou seja, são dois mundos em que a Mercedes-Benz tem uma vasta experiência, cruzados numa única versão de visual mais aventureiro.

Simplificando, a Mercedes disponibiliza a sua carrinha tal como a conhecemos, mas depois acrescenta uma opção que tem um custo em torno dos seis mil euros e que inclui a maioria dos elementos que fazem a diferença face à opção mais "convencional". Este valor inclui o sistema de tração integral 4Matic, a suspensão pneumática Airmatic numa versão adaptada a esta versão, a caixa de velocidades automática de nove relações 9G-Tronic e o visual mais robusto com cavas de rodas mais evidenciadas, para-choques mais robustos e todos os detalhes que a destacam da versão de que deriva como as saias laterais ou mesmo a grelha frontal mais próxima da família de SUV da Mercedes.

Os modos de condução passam a incluir um específico para a condução fora de estrada, que consegue subir a carroçaria em cerca de 20 mm desde que a velocidade não exceda os 35 km/h. É neste modo que a Classe E All-Terrain fica com uma distância ao solo acima dos 150 mm e com uma capacidade muito maior de enfrentar um caminho no meio de uma floresta, subindo entre árvores, pedras, gelo e outras armadilhas tal como aquele que tivemos oportunidade de efetuar, depois de uma sessão de condução numa estrada gelada acima dos dois mil metros de altitude.

A data de chegada está muito próxima do início da primavera e a versão 220d All-Terrain terá um preço a rondar os 67.200 euros. Mais tarde, a versão 350d vai conseguir impressionar os mais sedentos de potência com o seu V6 de três litros, mas o preço já passa para os 80 mil euros. O futuro do Mercedes Classe E também já conta com uma versão AMG com mais de 600 cv e terá ainda mais novidades em breve, começando pelo Coupé e pelo Cabrio, desta vez, com a mesma plataforma do Classe E. O CLS ainda não está confirmado, mas a sigla CLE poderá ser um caso diferente, uma vez que já anda em testes...

FOTOS: OFICIAIS

A frente mais robusta inclui uma grelha e para-choques de maiores dimensões

O modo de condução All-Terrain eleva a carrinha e fica ativo até aos 35 km/h

Com o sistema NFC, é possível abrir o carro e arrancar usando apenas o telemóvel

Excelente posição de condução e um patamar de qualidade bastante elevado

Mas que Opel Corsa é este? É o OPC!

No canto azul
Nuno Assunção **Idade:** 35
Ocupação: Agricultor amador
Arma secreta: Motoenxada

No canto vermelho
André Mendes **Idade:** 41
Ocupação: Viciado em *gadgets*
Arma secreta: Uma bateria extra

A versão mais desportiva do Opel Corsa ainda consegue fazer frente a alguns dos seus principais rivais, especialmente numa estrada de montanha!

AM: Só pela cor já dá para perceber que há algo diferente e as diversas aplicações extra da carroçaria fazem a diferença face a todos os outras versões.

10:46

NA: Sim, este Corsa não engana ninguém e nem era preciso o tom Laranja Mandarina para a carroçaria, basta ligar o motor e olhar para as saídas de escape.

11:05

AM: As saídas de escape são, de facto, um dos elementos que caraterizam esta versão, tal como os para-choques mais desportivos e a entrada de ar junto do capot que, apesar de tudo, é apenas estética. A versão OPC já merecia algo mais arrojado e que a distanciasse do resto da gama. Estou a pensar em alargamentos da carroçaria e uma asa traseira maior.

11:32

NA: O grande problema é que isso tem custos mais avultados e neste momento... está complicado. Mas há bancos Recaro e um visual mais desportivo no interior.

11:45

AM: É verdade mas, mais uma vez, além dos bancos, não há assim mais nada que seja suficientemente impactante para garantir uma diferença em relação aos outros modelos da gama. A posição de condução é boa, há um comando da caixa e um volante diferentes, mas se não fossem os bancos, era apenas mais uma versão do Corsa.

12:10

NA: A gama atual da Opel não é muito dada a arrojos...

12:23

AM: Não, mas já foi. E teve modelos bem originais!

12:35

NA: Acredito que os custos de produção estejam na ordem do dia e que, como acontece com diversas outras marcas, o produto que mais interessa é aquele que tem a capacidade de gerar o maior número de vendas.

14:05

AM: Claro que sim, e não é só nos automóveis que isso acontece. Mas eu lembro-me de modelos como o Manta, o Monza, o GT e até o mais recente Speedster que conseguiram melhorar a imagem da marca.

14:38

NA: Ainda que num segmento diferente, está quase a chegar o novo Insignia Grand Sport, provando que a marca continua a tentar fazer algo fora do habitual.

14:45

AM: Vamos desejar que seja o início de algo menos convencional e muito mais apelativo. A marca merece relembrar muita da sua história no mundo automóvel e retomar uma linha de modelos que tanta gente cativou no seu tempo. Para já, acho que fiquei com uma "dúvida" aqui no Corsa OPC e preciso de dar um salto a uma estrada que conheço para esclarecer...

15:12

Laranja mandarina é o nome deste tom mais vivo escolhido para o Opel Corsa OPC que tivemos oportunidade de testar e que não passa despercebido em lado nenhum

FICHA TÉCNICA

- 1.598 cc, 4 cilindros, 207 cv, 245 Nm (280 Nm com overboost)
- 7,5 l/100 km, 174 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 6,8 s, 230 km/h vel. máx.
- 1.293 kg

E AINDA...

O QUE TRANSFORMA UM CORSA NUM PEQUENO DESPORTIVO?

Opel Corsa OPC

Motor 1.6 Turbo

Para conseguir um desportivo digno desse nome, são precisas prestações que nos façam olhar uma segunda vez para a ficha técnica. Valores como os da aceleração dos 0 aos 100 km/h em 6,8 segundos ou os 230 km/h de velocidade máxima. Para isso, a Opel equipou o pequeno Corsa com um motor sobrealimentado da família Ecotec, a gasolina, com uma potência máxima de 207 cavalos e um binário que pode chegar aos 280 Nm.

Pack Performance

Está disponível apenas como opção para todos os Opel Corsa OPC e representa um acréscimo de 2.400 euros ao preço final deste modelo, mas inclui um conjunto de elementos capazes de o melhorar significativamente e contribuir para uma experiência de condução mais empenhada e gratificante.
Em primeiro lugar, a Opel instalou um novo diferencial autoblocante mecânico viscoso multidisco, produzido pela marca australiana Drexler, especializada neste tipo de componentes e na sua utilização em competição. Depois, entrou em contacto com a Brembo e encomendou um novo sistema de travagem com discos dianteiros de maiores dimensões, agora com um diâmetro de 330 mm.
E para terminar, as jantes originais de 17 polegadas foram substituídas por umas de desenho bem mais interessante e da medida acima, que têm equipado um conjunto de pneus Michelin Pilot Super Sport na medida 215/40 R18 89Y.
Todos estes equipamentos juntam-se aos diversos outros que já fazem parte de equipamento de série do Opel Corsa OPC, tendo sido testados exaustivamente pela equipa da Opel Performance no exigente circuito alemão do Nordschleife, muito antes deste modelo ter entrado em comercialização.

McLaren P1

€ 440; mclaren.com

Razor Crazy Cart Shift

€ 295; argos.co.uk

Bobby-Benz Trenó

€ 89; shop.mercedes-benz.com

Gadgets

Viaturas de Natal

CONVÉM É UTILIZÁ-LAS *ANTES* DO JANTAR DE NATAL BEM REGADO

Ouve-se Nat King Cole à distância, o ar frio do inverno gela-lhe as mãos e árvores artificiais piscam às janelas: está na hora de ensinar os miúdos a nobre arte do *drift*. O novo Crazy Cart Shift da Razor já não tem a antiga "barra de *drift*" (uma alavanca que punha o carro a derrapar), o que o obriga a virar o volante e esperar que a traseira perca aderência. Depois, basta controlá-lo com o volante e o acelerador – até parece uma analogia natalícia. Se ainda tem espaço sob a árvore, a McLaren acabou de lançar uma versão elétrica e descapotável do P1 com 5 km/h de velocidade máxima. Ah! E a Mercedes tem um trenó com suspensão a sério e buzina festiva. É a época ideal para isso, claro!

VW CHALEIRA E TORRADEIRA

Se sempre quis uma chaleira que se parecesse com uma VW Camper, pode parar de procurar. Para além da chaleira, tem ainda um outro pequeno eletrodoméstico parecido com esse ícone automóvel: uma torradeira. Excelente par! **€ 70,74 (chaleira), € 58,95 (torradeira); thefowndry.com**

TOMTOM VIA 62

O TomTom mais recente é o mais inteligente. Liga-se ao seu telemóvel, e depois à nuvem, para obter dados em tempo real vindos de milhões de outros condutores, para que possa planear trajetos rápidos e eficientes, e ainda reagir a acidentes e obras. **€ 199,95; tomtom.com**

TAMIYA NSX

A ilustre marca japonesa de miniaturas Tamiya está a comemorar 40 anos. Em jeito de celebração, lançou uma versão telecomandada do novo NSX. É tão pormenorizada que é fácil confundir a miniatura com o carro real... Numa foto! **€ 235 (conjunto RC); hobbyco.net**

Relógios

"Para que outros vivam"

A CASIO HOMENAGEOU A ESQUADRA 751 PELAS 3.500 VIDAS SALVAS

01 **CASIO** G-SHOCK MASTER OF G "ESQUADRA 751"

A Esquadra 751 existe desde 1978 e é a mais experiente equipa de busca e salvamento no nosso país. Honrando o seu lema "Para que outros vivam", a Esquadra atingiu a incrível marca de 3.500 vidas salvas, muitas delas em condições onde poucos conseguiriam sobreviver a ajudar quem precisa de ajuda e somando mais de 56.800 horas de voo.

Com o objetivo de honrar estes homens e mulheres, a Casio passou a apoiar a Esquadra 751, através de uma edição especial de 75 relógios da gama G-Shock Master of G, que serão entregues a 75 membros da Esquadra. Cada um deles terá gravado o logo da Esquadra e o nome do seu proprietário. No mercado, as primeiras 300 pessoas que comprarem um Master of G, terão direito a um *patch* da Esquadra 751. **€ n.d.; gshock.com**

02 **BELL & ROSS** EAGLE DIAMONDS

A sua cara-metade surpreendeu-o no Natal com algo que o deixou sem resposta? Temos a solução, este Bell & Ross inclui a constelação Águia no mostrador, formada por diamantes e um aro com 66 diamantes brancos e bracelete azul em pele. **€ 5.900; bellross.com**

03 **IWC** PILOT'S WATCH PERPETUAL CALENDAR DIGITAL SPITFIRE

O enorme relógio da coleção de piloto da IWC continua a oferecer-nos edições verdadeiramente especiais. Desta vez, o tema de destaque é o enigmático caça Spitfire, que podemos ver atrás da caixa, no mecanismo. **€ 33.300; iwc.com**

A NOSSA ESCOLHA

04 **TIMBERLAND** HENNIKER II

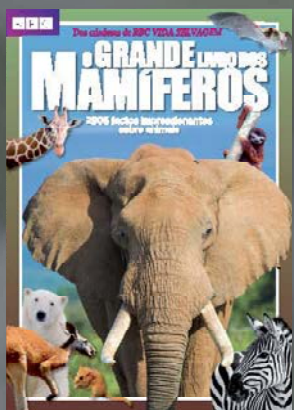
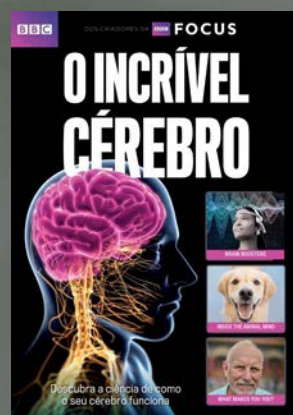
O novo modelo da Timberland surge na altura em que a marca ainda tem a decorrer uma muito louvável campanha de reflorestação na zona da Serra da Estrela. Tem um desenho e um conjunto de cores modernos e apelativos e um preço irrecusável. **€ 159; tbl-watches.com**

EDIÇÕES COM A QUALIDADE BBC

CARROS DO FUTURO
Carros autónomos que tomam decisões que salvam vidas. Estradas inteligentes. Automóveis voadores. A indústria automóvel sempre evoluiu depressa, mas esta pode muito bem ser a era mais promissora para os transportes desde que entrámos na primeira carroça motorizada. O futuro constrói-se todos os dias, e aqui mostramos-lhe como vai ser o carro que irá utilizar dentro de muito pouco tempo.

100 DESCOBERTAS REVOLUCIONÁRIAS NA SAÚDE
Já imaginou que a descoberta da penicilina – responsável pela criação do antibiótico – foi feita de forma acidental? E sabia que rir e sorrir pode baixar o stress? E que um casamento feliz aumenta a esperança de vida? São descobertas revolucionárias como estas que melhoraram o bem-estar e saúde das pessoas.

SEGUNDA GUERRA MUNDIAL
Passaram-se 77 anos do fatídico setembro de 1939, que ditou o início da Segunda Guerra Mundial. Um conflito que devastou povos e países, moldando a História da Europa e do mundo. Nesta obra, irá encontrar histórias dos episódios mais trágicos do conflito, como o Holocausto, o choque entre as forças nazis e soviéticas e o ataque nuclear a Hiroshima.

O INCRÍVEL CÉREBRO
O que faz de nós, humanos, diferentes das outras espécies animais? Será a forma como comunicamos? A habilidade de construir ferramentas para permitir ou facilitar tarefas impossíveis de outra forma? Tudo se resume a um pedaço de matéria cinzenta com 1,3 kg alojado no nosso crânio. Chama-se cérebro. Descubra como ele funciona e como é mesmo incrível!

BBC MAMÍFEROS
O Grande Livro dos Mamíferos tem centenas de factos e curiosidades interessantes sobre os mamíferos. Alguma se perguntou como é que os morcegos se orientam no escuro?
Ou de quantas formigas o papa-formigas necessita na sua dieta diária? Estas são apenas algumas das perguntas disponíveis neste livro.
Até as lindíssimas fotografias parecem ganhar vida ao longo da leitura!

Nas bancas e em: www.assineagora.pt

Aproveitando a verdadeira onda de lançamentos de novos SUV e *crossovers* preparamos um Dossier Especial com uma seleção de testes só para si!

Veja aqui as últimas novidades >>>>>>

HOLA GRINGO

Fugimos do frio da Europa e fomos aproveitar o calor junto ao Trópico de Câncer, no extremo sul da Baja Californiana, já em terras mexicanas, para testar o renovado Audi Q5.

TEXTO: PAULO PASSARINHO / **FOTOS:** OFICIAIS

A viagem ao México pouco teve a ver com uma eventual fuga ao frio europeu. Na verdade é aqui que irá nascer o Audi Q5, mais concretamente na fábrica de San José Chiapa, aquela que é a mais moderna unidade de produção da marca e que será responsável pela construção e fornecimento do modelo para todo o mundo. Foi justamente em terras mexicanas que o modelo foi apresentado à imprensa mundial.

O Audi Q5 tem sido desde o seu lançamento em 2009 o modelo mais vendido do seu segmento. Por isso se percebe bem a importância que tem para a marca dos quatro anéis e todo o peso que possui em termos de produto. Apesar disso a imagem não foi radicalmente alterada, mas antes aligeirada. A frente é mais agressiva, com a grelha em destaque e na traseira os faróis ficaram com ar mais desportivo. Ficou quase a parecer um Q7 mais pequeno naquilo que é uma estratégia de imagem de marca que já vem de longa data e que parece continuar a ser do agrado dos clientes. É caso para dizer: "se vende não mexam muito". Curiosamente há um pormenor interessante que se prende com a presença das luzes de Xénon de série ao invés de LED. Isto apesar de ser possível ter em opção LED ou espetaculares Matrix LED.

O novo Q5 cresceu 3,4 centímetros de comprimento e aumentou em 1,2 cm a distância entre eixos. Utiliza a plataforma MLB Evo (a mesma que já se conhece do Audi Q7 e do novo A4) que, segundo o construtor, assegura elevados índices de rigidez torsional. Trata-se de uma evolução onde existe um maior recurso a materiais tais como o aço de ultraelevada rigidez e alumínio que permitiram aos engenheiros da marca alcançar uma redução média de peso de cerca de 90 quilos (dependendo das versões). Com suspensão multibraços nos dois eixos e direção assistida elétrica o Audi Q5 é sem grande surpresa mais ágil e bem mais dinâmico que a versão precedente.

Partindo da histórica cidade de San Jose Del Cabo, na Baja Californiana, a apresentação teve três tipos de percurso distintos, mas a verdade é que a maior parte dos trajetos foram realizados na Carretera Federal 1, uma auto-estrada com direito a portagem e tudo. A passagem pelo Trópico de Câncer, ou melhor, pelo sinal que representa a "fronteira" representou a primeira incursão em percurso fora de estrada. Mais propriamente areia na zona de Miraflores.

A suspensão surge com novidades no Audi Q5. Pode estar presente no modo convencional com mola e amortecedor, com grau de firmeza adaptativa ou, com a opcional pneumática, para ajuste otimizado do amortecimento e da altura ao solo de acordo com condições de piso. A suavidade de rolamento e a forma como o Q5 evolui nota o patamar superior onde se encontra. As variantes de quatro cilindros equipadas com

"A imagem não foi radicalmente alterada mas antes aligeirada"

Excelente posição de condução

O momento de irromper por caminhos menos próprios ou talvez não

O Virtual Cockpit é um extra obrigatório

Não fui eu que escolhi esta passagem...

tração integral quattro recorrem a duas embraiagens montadas na caixa a saída da caixa na dianteira e antes do diferencial traseiro o que permite circular em modo tração dianteira ou integral devido ao desacoplamento automático do veio de transmissão. Este sistema é mais eficiente que o Haldex (que se manterá nas outras versões) e permite importante poupanças de combustível, algo que poderemos verificar de forma mais fidedigna aquando dos ensaios previstos para o primeiro trimestre de 2017 quando o modelo chegar a Portugal.

As motorizações previstas no início da comercialização serão o 2.0 TDI com 150 cavalos (presente com caixa manual e tração dianteira apenas), o 2.0 TDI de 190 cavalos e o 3.0 TDI V6 de 286 cavalos. Para mais tarde haverá novidades no alinhamento das motorizações e claro que deverá aparecer um SQ5. A transmissão está a cargo de caixa manual de 6 velocidades, automática dupla embraiagem 7 velocidades

"O Q5 chegará no primeiro trimestre de 2017"

S-tronic e automática com conversor de binário TipTronic 8 velocidades, consoante as versões.

A paragem no Hotel California , na pequena povoação de Todos os Santos foi momento para esclarecer algumas questões com os responsáveis, nomeadamente no que respeita aos novos modos de condução que iríamos utilizar em percurso fora-de-estrada a caminho de Santa Guadalupe. A suspensão levanta 4,5 centímetros ao solo no modo Lift/Offroad e 2,5 centímentos em modo Allroad. Os modos de condução são assim mais completos com Conforto, Auto, Dinâmico, Off Road, Allroad e Lift/Offroad (mais elevado).

A circular num caminho mais trialeiro mas com mais pó do que propriamente dificuldades a progressão permitiu isso sim percecionar a forma como a Audi conseguiu juntar o luxo e requinte a bordo (novos materiais e um rigor de montagem elevado), com a tecnologia inteligente (virtual cockpit é opção quase obrigatória). Destaque para o nível de controlo do sistema de info-entretenimento capaz de conexão com telefone, tornar-se Hub Wifi, entre muitas outras funcionalidades. O habitáculo é espaçoso e requintado, com os bancos traseiros rebatíveis tri-partidos e a capacidade da bagageira a oscilar entre 550 e 1550 litros.

O final da epopeia por estradas mexicanas colocaram a caravana a passar ao lado de Cabo San Lucas e a chegada a uma portagem faz recordar alguns dos dramas nacionais. No México só há 2 classes, para veículos ligeiros ou pesados (leia-se camiões). Já em Portugal é a tristeza que sabemos, mas no caso do Q5 há a promessa que irá ser Classe 1.

A marca não indicou ainda preços para o modelo até porque em 2017 haverá, uma vez mais, alterações nas tabelas de impostos que oneram os carros. Seja como for o diferencial de preço não deverá ser significativo o que irá permitir ao modelo manter a boa carreira comercial. TG

San Jose Del Cabo é uma povoação com 300 anos de história

Leão moderno

O novo Peugeot 3008 conta com um visual muito mais moderno que faz avançar a marca e o mundo dos SUV

TEXTO: **ANDRÉ MENDES** / FOTOS: **PEDRO M. BARREIROS**

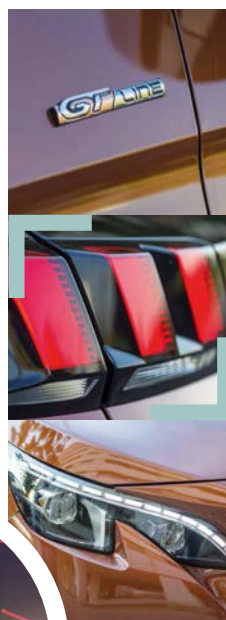
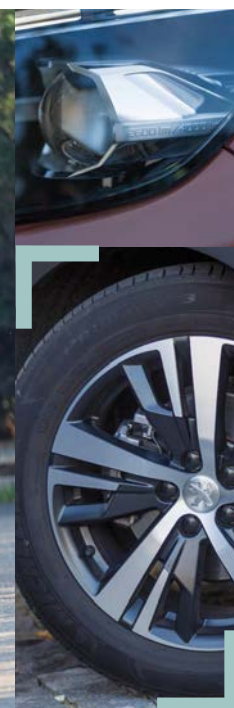
O Peugeot 3008 é o SUV, ou *crossover* de tamanho médio da marca francesa, apresentado há praticamente dez anos. Ou seja, não só estava a precisar de uma renovação como de uma melhoria em diversos aspetos e de forma a marcar presença num segmento que a maioria das pessoas nunca imaginou que ficasse tão competitivo. No entanto, com a chegada do novo modelo, a Peugeot parece não ter apenas conseguido chegar mais perto da concorrência, como superar diversos modelos, uma vez que o desenho do novo 3008 fez avançar no tempo a marca e até o segmento.

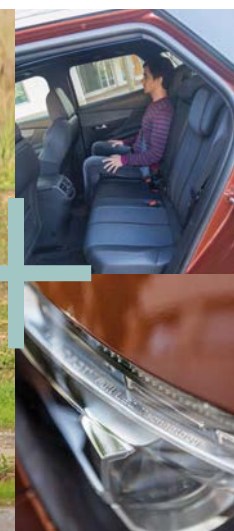
O desenho mais moderno da carroçaria inclui ângulos mais pronunciados, uma frente bem mais agressiva e uma secção traseira que parece ter saído diretamente dos estiradores da equipa de design para as estradas. No entanto, é quando nos sentamos no habitáculo pela primeira que ficamos com a certeza de que este modelo representa mesmo uma nova era para a Peugeot. O ambiente a bordo é muito futurista e a estreia da nova geração do i-Cockpit traz para o mundo real aquilo que já andamos a tentar adivinhar há uns tempos. Além disso, a qualidade dos materiais também parece ter evoluído, e sentimo-nos claramente num Peugeot mais especial quando estamos a bordo deste 3008.

Ao volante, que não é assim muito redondo, mas que nos deixa rapidamente com a impressão de que a nova ideia de ergonomia da Peugeot começa finalmente a fazer algum sentido, usufruímos de uma consola central de tamanho generoso e mais virada para o lado do condutor. Ao centro, o acesso às funções mais utilizadas do sistema de entretenimento e navegação é feito através de um conjunto de teclas tipo piano que se destacam no meio de todo o conjunto. E o monitor, tátil e com um grafismo mais moderno, também assume um lugar de destaque no topo do tablier, mas a uma distância facilmente alcançável.

O maior destaque, no entanto, é o novo painel de instrumentos, totalmente digital, que pode ser personalizado como bem entendermos através de diversos temas e até com a possibilidade de mudar as cores de todo o conjunto. Mas como o "nosso" 3008 tem a carroçaria pintada num original tom de castanho Metallic Copper, acabamos por optar pelo visual que simula diversos componentes cobre e em vidro e que tem um estilo que nos lembra a instrumentação de alguns dos modelos mais clássicos da outra marca francesa do grupo, a Citroën. Em termos de espaço, o 3008 não desilude, seja nos bancos traseiros, ou na enorme bagageira com um fundo removível que pode ser usado em dois níveis.

A insonorização do habitáculo parece ser cuidada, mesmo quando o estado de conservação do piso teima em não dar uma ajuda. As jantes de 18 polegadas, equipadas com pneus de perfil 55 parecem digerir a maioria das irregularidades do piso, ao mesmo tempo que o modo de condução mais tranquilo indica à suspensão que queremos manter um ambiente mais sereno a bordo. Se optarmos pelo ambiente Boost e ativarmos o modo Sport, os 120 cavalos de potência

Um desenho bem mais moderno, com diversos ângulos e muitos detalhes

O volante não é lá muito redondo, mas o i-Cockpit da Peugeot começa finalmente a fazer sentido

Fora de estrada mas não muito, uma vez que a tração é apenas dianteira

"O desenho do novo 3008 faz avançar a marca no tempo"

A ESCOLHA PREFERIDA DO SEGMENTO

É claro que se trata de um motor diesel. E neste caso, a melhor aposta da gama parece estar mais virada para o bloco de 1,6 litros com 120 cavalos de potência, de preferência, adquirido em conjunto com a caixa de velocidades manual, como o da unidade ensaiada, para conseguir um preço um pouco mais comedido.

Com esta motorização, e segundo os dados fornecidos pela marca, o Peugeot 3008 consegue médias de consumo em torno dos quatro litros num percurso de condução misto, e prestações que, não sendo incríveis, acabam por se encaixar com a filosofia mais familiar exigida à maioria dos SUV que conhecemos neste segmento.

ficam ainda mais disponíveis e prontos para um momento de condução um pouco mais dinâmico, não esquecendo que são "apenas" 120 cavalos, num conjunto que não é assim tão pequeno quanto isso.

Quando equipado com a motorização 1.6 BlueHDi de 120 cv, caixa manual e com o nível de equipamento GT Line, tal como na unidade ensaiada, o Peugeot 3008 fica com um preço base de 37.540 euros, já incluindo a original pintura castanho cobre como o modelo que vê nas imagens. Com esta opção, já estão incluídos elementos como os assentos forrados em pele e tecido, mas também as jantes de 18 polegadas e o visual um pouco mais desportivo como é hábito nas versões GT Line. Em opção, a marca disponibiliza um sistema de som desenvolvido pela Focal (850 euros), o teto de abrir panorâmico (1.000 euros) ou os bancos totalmente forrados em pele (1.900 euros), mas também o Advanced Grip Control (300 euros), que permite uma motricidade mais controlada em zonas com piso de areia, por exemplo, e até a útil trotinete elétrica para se deslocar mais facilmente em cidade. TG

Nobreza moderna

SUV & Crossover ESPECIAL

Do British Racing Green do XF que lhe mostrámos um pouco mais atrás nesta edição, passamos para o Italian Racing Red deste F-Pace. O ambiente mais distinto é o mesmo que caracteriza a maioria dos modelos da Jaguar que vamos conhecendo, mas o formato de SUV é aquele que vem integrar a autêntica febre que mantém a sua procura completamente em alta nos últimos anos.

Assim que acedemos ao habitáculo percebemos que a imagem da Jaguar está aqui perfeitamente integrada e que as semelhanças com o XF, por exemplo, são mais do que muitas. Nota-se que este modelo foi alvo de muita importância na sua conceção e o facto de ser produzido em Solihull, a mais moderna fábrica do grupo localizada em West Midlands, no Reino Unido, também diz muito sobre a qualidade elevada deste modelo.

O ambiente a bordo é sublime, a insonorização está perto de perfeita e tanto a qualidade percetível como o conforto estão num patamar bastante elevado. A posição de condução é muito boa e permite-nos pôr à prova a dinâmica do F-Pace num modo que provavelmente não vai conhecer numa utilização normal, mas que nos continua a surpreender pela positiva.

O motor de dois litros e 180 cavalos de potência parece ser um pouco à justa para o enorme F-Pace. Se usarmos a caixa de velocidades e os modos de condução nas suas posições mais desportivas, acaba por não nos desiludir, uma vez que consegue sempre manter um bom ritmo. Só que se também queremos que não gaste muito combustível e que tenha uma postura mais descontraída para as viagens mais tranquilas, já o temos de conhecer um pouco melhor. No modo Conforto, a caixa de velocidades não gosta de mudanças bruscas no curso do acelerador, nem prima pela rapidez.

A versão R-Sport tem um "tom" mais desportivo

Com este motor, o sistema de tração integral, a caixa de velocidades automática e o nível de equipamento R-Sport com o visual mais desportivo, o preço de tabela do Jaguar F-Pace começa nos 71.766 euros, mas com todos os extras presentes na unidade ensaiada podemos rapidamente alcançar a fasquia dos 80 mil euros, o que, ainda assim, dá muito que pensar face à sua concorrência mais direta.

Kugadventure

Estória de uma fabulosa aventura por entre as planícies e vales gelados das terras do norte da Lapónia ao volante do renovado Ford Kuga

TEXTO: **PAULO PASSARINHO (FINLÂNDIA)** / FOTOS: **OFICIAIS**

Atestar com este frio? Deviam arranjar postos de abastecimento interiores...

O sistema de comunicação e entretentimento Sync3 é uma das novidades a bordo

Convém levar mapa em papel porque nesta zona nem a navegaçao ajuda

A segunda noite foi passada no Scandic Karasjok. Adivinhe como se pronuncia a última palavra...

A Ford decidiu proporcionar o primeiro contacto mundial com a nova geração do Kuga com uma expedição transeuropeia, com início em Salónica na Grécia e término no Cabo Norte na Noruega, entre os dias 17 de outubro e 18 de novembro passado. O percurso com cerca de seis mil quilómetros foi dividido em 15 etapas e a marca convidou alguns jornalistas para cumprirem cada uma delas ao volante do novo modelo. Para além da experiência de condução, a Ford proporcionou ainda algumas "aventuras" que testaram as diferentes resistências dos participantes.

O Ford Kuga é apresentado como um *crossover* moderno e surge renovado com alterações ao nível estético, nomeadamente nova grelha dianteira, novos faróis – com assinatura específica de LED – e novas cores para a carroçaria. Para além disso o modelo incorpora novas tecnologias e atualizações de segurança. Destaque para o sistema de comunicação e entretenimento Sync 3 e os elementos de assistência ao condutor.

Uma das novidades introduzidas no Kuga, e talvez a mais importante para o mercado português, será a motorização 1.5 TDCi de 120 cavalos, com tração dianteira. Esta, infelizmente, não esteve disponível no conjunto de testes durante a etapa que realizamos, mas que no início do ano deverá chegar a Portugal. A razão é fácil de perceber já que a *TopGear* participou na Etapa 14 que ligou Ivalo, na Finlândia, a Alta, na Noruega. Um percurso onde a neve, gelo e muito frio, nas estradas e percursos, faziam parte das exigências, e à nossa disposição esteve um Kuga 2.0 TDCi de 180 cavalos e tração integral (4x4). Ao contrário do 1.5 diesel de tração dianteira, esta motorização não será uma configuração que iremos ver muito nas estradas portuguesas, mas é a ideal para as condições em que fizemos o teste.

O Ford Kuga pretende rivalizar com o Nissan Qashqai, e uma das apostas, para além do motor 1.5 diesel, serão as tecnologias introduzidas ao dispor. Possui um sistema de anticolisão com travagem ativa em cidade, sistema de iluminação dianteira adaptativa e um novo elemento de tecnologia que permite efetuar estacionamentos na perpendicular. Isto apenas para mencionar alguns dos mais importantes.

A nossa viagem teve início em Ivalo, um pequeno município com um aeroporto onde aterram três ou quatro aviões por dia, quando não neva muito. Ivalo está localizada no coração da Lapónia (Finlândia) e não tem mais de quatro mil habitantes segundo o último censo.

Depois de uma explicação sobre as regras de segurança e alguns dados úteis sobre o funcionamento da tração integral, foi tempo de arrancar para a 14ª etapa da Kugadventure, como a Ford denominou esta autêntica epopeia. Com temperaturas negativas a rondarem os dois dígitos, a caravana partiu em direção ao coração das terras do povo Sami. Ainda antes disso foi tempo de experimentar uma mota de neve, talvez uma forma de perceber um pouco o tipo de paisagem que está em nosso redor e que leva tantos turistas nesta altura do ano até estas paragens para aproveitarem todas as maravilhas dos desportos de inverno. Com o ar condicionado ligado e o conforto a bordo do Kuga chega a ser estranho olhar à volta e ver pessoas

"Esperava-nos um percurso com imensa neve e gelo"

a andar no meio de trilhos gelados ou ciclistas a pedalar como se tivessem numa marginal no verão.

Após um percurso de cerca de 160 quilómetros, chegamos a Karasjok, já em solo norueguês. O Ford Kuga 4x4 mostra-se, de facto, a melhor solução para estes trajetos. A confiança nos pisos gelados é completamente diferente e não custa admitir que ter 180 cavalos (motor de 2,0 litros) é mais uma ajuda. A suspensão está em plano de destaque pois consegue filtrar as imperfeições da estrada que, na verdade e apesar da meteorologia, está em muito melhor estado do que algumas vias em Lisboa.

A caminho da segunda noite (na verdade é já noite desde as quatro da tarde), é tempo de reflexão e conversa com os responsáveis da marca. O registo acaba por ser informal, mas é aqui que começamos a perceber as diferenças de alinhamento na gama, com o ST Line (caráter mais desportivo) e o Vignale (caráter mais luxuoso) a assumirem-se como as apostas da marca para o Kuga. Estamos no meio da comunidade Sami, um povo que habita o norte da Europa (habitualmente designado pela Lapónia), distribuído pela Noruega, Suécia, Finlândia e Rússia. Com tradições próprias, conseguiu autorização inclusive para ter um parlamento próprio e tem alguns direitos especiais apenas não reconhecidos por um país, adivinhe lá qual deles...

Acelerar e usar o peso do corpo para ajudar a curvar... e travar?

"A opinião definitiva ficará para o teste ao 1.5 TDCi"

Com um céu nublado, o avistamento das auroras boreais fica para uma próxima oportunidade. Ponto alto para a visita ao Engholm's Husky, um turismo local com a particularidade de ter criação de cães Alaskan Husky para uma das mais fantásticas atrações locais: as corridas de cães. A noite iria acabar com a reposição de energias positivas com a atuação de uma nativa Sami.

Com o tempo sempre contado, mais uma jornada se avezinha. A saída para Alta é realizada às oito da manhã. São cerca de 200 quilómetros e a paisagem prepara-se para mudar. Da mais fechada floresta na Finlândia surgem agora lagos e rios com imagem dramática retirada dos mais bonitos postais. É tempo de perceber que a opção pelos pneus Continental WinterContact era obrigatória. Na travagem é preciso ter algum juízo. Com a estrada gelada o segredo é antecipar. Há curvas onde fico com a certeza que, sem tração integral e pneus nesta configuração, o mais certo seria ir conhecer mais de perto as renas que pastam na beira da estrada.

Para a *TopGear*, a aventura acaba junto ao aeroporto mais a norte da Noruega. O Ford Kuga provou em solo gelado que tem novos argumentos que fazem do produto uma aposta interessante. A opinião definitiva ocorrerá já em Portugal, ao volante do esperado 1.5 TDCi, sem neve, sem tração integral e já agora sem avisos de ursos na beira da estrada... TG

Da noite

O novo SUV da Toyota chega ao mercado com ideias menos antiquadas e muito interessantes

TEXTO: **ANDRÉ MENDES** / FOTOS: **OFICIAIS**

A Toyota parece estar a mudar. Os modelos nipónicos e a sua conceção e desenvolvimento nem sempre tiveram o mercado europeu como uma das suas prioridades. No entanto, o nível de exigência destes mesmos mercados parece estar agora a ganhar mais interesse e passou a existir uma maior preocupação em temas como a dinâmica, o desenho da carroçaria e o ambiente a bordo, em vez de serem apenas enaltecidos elementos como a facilidade de utilização, a economia ou a relação homem-máquina.

O motivo desta opinião tem a ver com a chegada do Toyota C-HR ao mercado. Tem um nome um pouco estranho, é certo, mas a combinação de letras (Coupé – High Rider) significa que se trata de um coupé mais alto. O visual mais agressivo da secção dianteira eleva um pouco ao extremo o desenho que já conhecemos da imagem de família de outras opções da Toyota, mas acaba por nos cativar com uma imagem mais robusta e agressiva. Lá atrás, a altura mais elevada e a utilização de alguns elementos de linhas muito mais arrojadas deixam-no igualmente num patamar muito próprio, ficando apenas a destoar a ligação entre os dois extremos com uma lateral de linhas mais evidenciadas, mas com detalhes pouco funcionais como o puxador destinado a abrir a porta traseira, com um vidro incrivelmente pequeno.

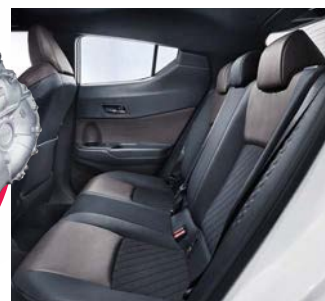
Ainda assim, como pudemos constatar, a distância entre eixos de 2,64 metros contribui para um espaço a bordo razoável e uma posição de condução correta. O tablier destaca-se pela presença do monitor tátil na zona superior e pela iluminação um pouco diferente e mais colorida, consoante o nível de equipamento de cada C-HR.

O segundo modelo da marca a utilizar a plataforma TNGA (o primeiro foi o novo Prius) destaca-se por uma maior estabilidade em curva e uma dinâmica mais apurada, graças a um centro de gravidade mais baixo. O motor 1.8 a gasolina, em conjunto com o motor elétrico, conseguem uma potência máxima combinada de 122 cavalos, com emissões abaixo dos 90 g/km de CO_2 e um consumo abaixo dos quatro litros, mas a caixa de velocidades de variação contínua ainda é o ponto que menos cativa na condução de uma forma geral.

O Toyota C-HR é produzido na Turquia, é o oitavo modelo Toyota a ser produzido na Europa, e será exportado para os Estados Unidos e Canadá.

O Toyota C-HR já se encontra disponível no mercado nacional e os preços começam nos 23.650 euros da versão equipada com o motor 1.2 turbo, a gasolina, com uma potência máxima de 115 cv. No entanto, a maior aposta da marca nipónica continua a estar mais direcionada para as versões híbridas. E no caso do C-HR, que partilha a mecânica com o Prius e será o oitavo modelo híbrido da gama em comercialização, os preços começam nos 28.350 euros da versão Comfort e vão até aos 33.350 euros da versão de topo, com o nível de equipamento Exclusive e com o Pack Luxury já adicionado ao equipamento de série. Neste caso, o C-HR já inclui elementos como o sistema de navegação ou os bancos em pele, mas também o sistema de iluminação em LED e o maior número de sistemas de segurança, como a deteção de objetos no ângulo morto ou a deteção traseira de veículos nas manobras com fraca visibilidade.

para o dia

Tem mais espaço do que aparenta e um visual mais moderno do que o habitual

Malditas portagens!!

Não fosse a parvoíce da taxação de portagem Classe 2, o Opel Mokka X seria um dos líderes do seu segmento

TEXTO: **PAULO PASSARINHO** - FOTOS: **PEDRO M. BARREIROS**

Não são palavras vãs. É uma certeza. O óbice de ser taxado como Classe 2 nas portagens transforma toda a perceção que os clientes têm e afasta-os do Opel Mokka X. Pode-se dizer que é psicológico até porque nem todas as pessoas têm diariamente que passar por portagens, mas a verdade é que no momento da compra é um argumento contra o produto.

E é pena. O renovado crossover da Opel agora renomeado Mokka X, tem vários predicados a seu favor. A começar pelo chassis que lhe confere uma dinâmica muito interessante e que conjugado com a motorização 1.6 CDTi de 136 cavalos deixa este modelo bem posicionado. Na verdade, basta um rápido olhar pelas tabelas de vendas europeias para ver que o Mokka é um dos modelos mais vendidos da marca e um sucesso em vários mercados.

Nesta renovação do produto a marca alemã não se limitou a acrescentar um X ao nome. As óticas novas tem uma assinatura LED distinta e o para-choques dianteiro é agora mais esguio com ares de desportivo. Atrás os farolins foram renovados e com o difusor central dão um ar mais encorpado ao modelo.

No interior a introdução de um novo sistema de comunicação e entretenimento é uma das atualizações do Mokka X. Mais agradável e funcional, conta com o ecrã multifunções de sete polegadas e vê muitas funções deixarem de estar disponíveis por botão para passar para o sistema. A qualidade de construção é interessante, mas ainda assim há alguns plásticos que poderiam ter outro toque.

A motorização 1.6 CDTi de 136 cavalos de potência e 320 Nm de binário permite alguma desenvoltura embora se entenda que o escalonamento da caixa tenha sido pensado mais para a condução urbana do que propriamente auto-estrada. O que se compreende. Ainda assim terminamos o teste com 6,5 litros de média, algo que pode ser também atribuído às jantes de 20 polegadas, muito bonitas, mas que não permitem milagres em consumos.

O Mokka X está disponível a partir de 28.080 euros e é uma opção muito válida. Mudasse a lei e acredito que a carreira comercial deste modelo seria bem diferente.

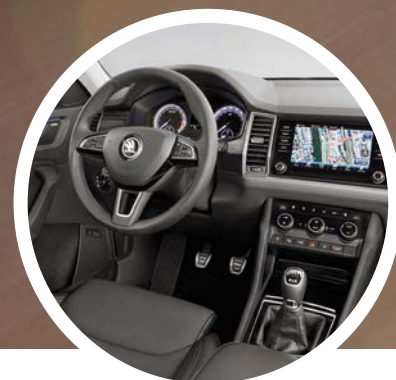
Interior agradável e bom motor diesel

Conforto, dinamismo e qualidade de construção

Sete lugares

Novo Skoda Kodiaq representa o início da (re)investida da marca no mundo dos SUV

FOTOS: OFICIAIS

Para quem poderia acusar a Skoda de estar meio adormecida com o Yeti, eis que a marca checa apresenta um verdadeiro SUV e logo preparado para vencer várias barreiras. Chama-se Skoda Kodiaq, tem 4,70 m de comprimento e para além da genialidade de oferecer sete lugares ostenta trunfos pelos quais a marca checa é famosa: habitáculo espaçoso, boa capacidade de carga e soluções inteligentes ao nível da acessibilidade. A mala apresenta capacidades de carga entre os 720 e 2.065 litros, sendo que pode transportar objetos com até 2,80 m de comprimento. Já as margens das portas têm um sistema de proteção em plástico com rebatimento automático, à semelhança do que a Ford usa. O Kodiaq chegará ainda recheado de tecnologia. Destaque para o sistema Trailer Assist, que ajuda o condutor a fazer marcha-atrás quando tem um atrelado no carro, para o sistema Area View, que recorre às câmaras no carro para criar uma imagem virtual de tudo o que rodeia o carro. Terá ainda à disposição o controlo de velocidade automático adaptativo, a assistência de ângulo morto, o sistema que controla autonomamente o carro nos engarrafamentos e uma série de opções em termos de conetividade. Em termos de motores, o Kodiaq oferecerá cinco propostas: o motor 1.4 TSI estará disponível com 125 ou 150 cv, mas há outra opção a gasolina, o 2.0 TSI com 180 cv; já o bloco 2.0 TDI (este sim, com muito potencial de vendas em Portugal) estará disponível com 150 ou 190 cv. Todos têm sistema Start/Stop e podem estar acoplados a uma caixa manual de seis velocidades ou automática de sete. Também vão existir versões 4x4. O Kodiaq chega a Portugal em finais de março.

O carregamento de telemóveis por indução está disponível

A essencial lanterna "vive" na bagageira do Kodiaq

Tabuleiros muito úteis para quem tem famílias grandes

Tomada de 230V e 150W é uma das opções no Kodiaq

Intenso

Dos novos formatos da Mercedes-Benz, o GLC é provavelmente o mais bem concebido. Uma fórmula fácil resultou num produto eficaz e apelativo

TEXTO: **PAULO PASSARINHO** / FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**

A Mercedes-Benz entrou em força no mercado dos SUV e *crossover*, e em pouco mais de dois anos já tinha coberto praticamente todas as franjas do mercado.

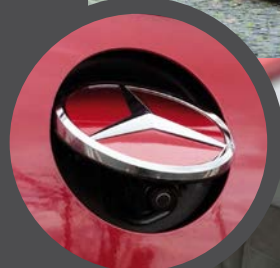
O GLC Coupé é mais um excelente exemplo disso. Parte do formato do mais tradicional GLC para oferecer um veículo mais desportivo e com ares mais dinâmicos. A fórmula nem sequer é nova e basta olhar com atenção para o desenho do modelo para encontrar algumas semelhanças até com concorrentes diretos. A verdade é que, dito isto, há que reconhecer que em termos de desenho o GLC Coupé é um dos mais belos carros da sua família... e também do próprio mercado. Opiniões estéticas à parte, o GLC Coupé apresenta-se aqui com a motorização 250d e na configuração de quatro rodas motrizes 4Matic. O motor de 2.143 cc debita 204 cavalos de potência e tem um excelente binário de 500 Nm, ajudados pela excelente caixa 9G-Tronic.

Para um modelo com jantes de 20 polegadas, vidros escurecidos e uma lista de equipamento de topo (onde pontuam por exemplo os estribos metálicos e a câmara de visão traseira, para dar dois exemplos) quase parece um desportivo. Bem, com este aspeto, ainda para mais porque contém o Pack Edition 1, atrevo-me a dizer que a estrada é o seu elemento preferencial ainda que, lá está, conte com os préstimos do sistema que lhe permite ter um nível de tração superior.

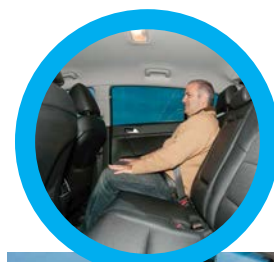
Se calhar o segredo para o cliente é mesmo esse. Muita imagem, muita distinção, um bom motor, mas pouca apetência (até do proprietário) para viagens terra fora. Diga-se que estas considerações sobre ausência de condução em todo-o-terreno partem logo do facto de nem sequer ter opção de modo de condução Off-road. Os modos de condução permitem otimizar o comportamento da suspensão, e se quiser conduzir de forma expedita (modo Sport+) fique a saber que a marca indica apenas 7,6 segundos dos 0 aos 100 km/h. No interior impera a qualidade a que marca já nos habituou e tudo parece fazer sentido quer em termos de toque nos materiais quer na construção. O habitáculo é envolvente, mas atrás o ideal é viajarem apenas dois adultos.

O Mercedes-Benz GLC Coupé 250d é uma proposta que se eleva aos 79.300 euros na unidade aqui ensaiada. É o preço da exclusividade e do prestígio. E se pensa que é caro, fique a saber que a marca não tem tido "mãos" para satisfazer as encomendas!

O formato coupé rouba espaço para a cabeça

O comando tátil é um "*must*" da marca alemã

Boa posição de condução e bancos muito confortáveis

Novo desenho exterior e interiores mais completos

SUV & Crossover ESPECIAL

Quarta geração

O SPORTAGE FOI RENOVADO E ESTÁ MAIS COMPETENTE

A Kia tem no seu representante do mercado dos SUV, o Sportage, um dos modelos que mais contribui para a sua imagem de marca em Portugal, e não só. A quarta geração surgiu por altura do verão e pudemos testá-la recentemente na versão 1.7 CRDi de 115 cavalos. Esteticamente, é fácil identificar o modelo mais recente. A grelha tem um novo desenho (maior e de fácil reconhecimento), bem como os faróis e a secção traseira, que surge mais encorpada. No interior, o Sportage apresenta-se com novos materiais e há toda uma aura de sofistificação, onde os estofos em pele e tecido da unidade ensaiada têm um papel importante. Os novos elementos de infoentretenimento e alguns sistemas eletrónicos de segurança e de ajuda à condução dão o toque necessário para compor um pacote bem completo.

A unidade ensaiada recorre à unidade 1.7 CRDi que se conhece do grupo Hyundai-Kia e que prima pela suavidade de funcionamento, ainda que tenha alguma rumorosidade. Em algumas situações, a potência (115 cavalos) já parece pouca, mas nada de dramático quando se conseguem consumos a rondar os 5,4 litros a cada 100 km.

Com uma política de equipamento interessante e alguns descontos, o Kia Sportage 1.7 CRDi pode ser adquirido a partir de 31.522 euros (incluindo campanhas em vigor por altura da escrita destas linhas), isto na versão mais equipada TX. Como vê, o Sportage é uma proposta interessante.

Este Tiguan prefere as estradas de bom asfalto. Mas se tiver de sair de estrada, também consegue...

O do catálogo

DIVERSOS EXTRAS = IMAGEM MELHORADA

O novo Volkswagen Tiguan vem determinado em marcar uma posição no mercado, mas é um dos modelos que nas imagens da marca parece uma coisa e depois, quando vemos a versão que eventualmente poderemos considerar comprar, não é lá muito parecido com o que tínhamos imaginado. Mas tudo isso, tal como muitas coisas na vida, resolve-se "apenas" com mais algarismos no valor da transferência bancária.

O Tiguan que vê nas fotos é o mais parecido com a imagem do catálogo, uma vez que inclui o pacote estético exterior e interior R-Line, as jantes de 20 polegadas e até os mais originais faróis totalmente em LED, que também melhoram o visual deste modelo. O motor é o 2.0 TDI de 190 cavalos, mas também estão presentes o sistema de tração integral e a caixa DSG. No total, o preço fica um pouco acima dos 56 mil euros.

Em ascensão

Suzuki está de regresso e recomenda-se

SUZUKI S-CROSS 1.6 DDIS

Temos insistido um pouco nesta afirmação, mas ela faz todo o sentido. A Suzuki esteve uns tempos praticamente fora de Portugal (sem representação oficial), mas agora está de regresso e, com toda uma nova dinâmica, revela os produtos que não chegavam até nós. É o caso do S-Cross, que aqui apresentamos na versão 1.6 DDiS GLX 4WD. Com uma estética que não foi consensual entre a redação, o pequeno modelo da marca nipónica é mesmo diferente. A competência da marca permite afirmar que no interior tudo é simples mas parece ter sido feito para durar uma eternidade.

O motor 1.6 debita 120 cavalos de potência e apresenta um bom binário de 320 Nm. Solícito quanto baste, faz uso da tração integral para apresentar um comportamento muito competente. Ainda assim, não será a escolha óbvia porque o mercado costuma optar pela tração dianteira. Ponto positivo neste nível de equipamento para os estofos em pele e a presença de um elevado número de elementos de apoio à condução. Interessante o facto de termos terminado o ensaio com 5,6 litros de média, o que é excelente indicador se não nos esquecermos da tração integral permanente.

Com um preço promocional de 28.820 euros, o S-Cross ensaiado deixa margem para optar pelo mais racional 2WD que consegue oferecer o mesmo tipo de equipamento por menos três mil euros.

O Suzuki S-Cross é Interessante

O espaço atrás não é brilhante, mas não desilude

TECNOLOGIA
O Suzuki S-Cross ensaiado continha várias ajudas ao condutor num esforço da marca em equipar o modelo com as mais recentes tecnologias

Pretendente e dono do trono em disputa?

TODOS CONTRA O NISSAN QASHQAI

SEAT ATECA

Apesar de a imagem acima mostrar a motorização de 2,0 litros, a verdade é que o Ateca é um dos mais sérios concorrentes ao trono do Qashqai. Com o 1.6 TDI de 115 cv consegue apresentar um preço base inferior a 30 mil euros e conta ainda com um interessante 1.0 TSi a gasolina para baralhar as contas – o preço começa nos 26.500 euros. É um produto a ter em conta!

NISSAN QASHQAI

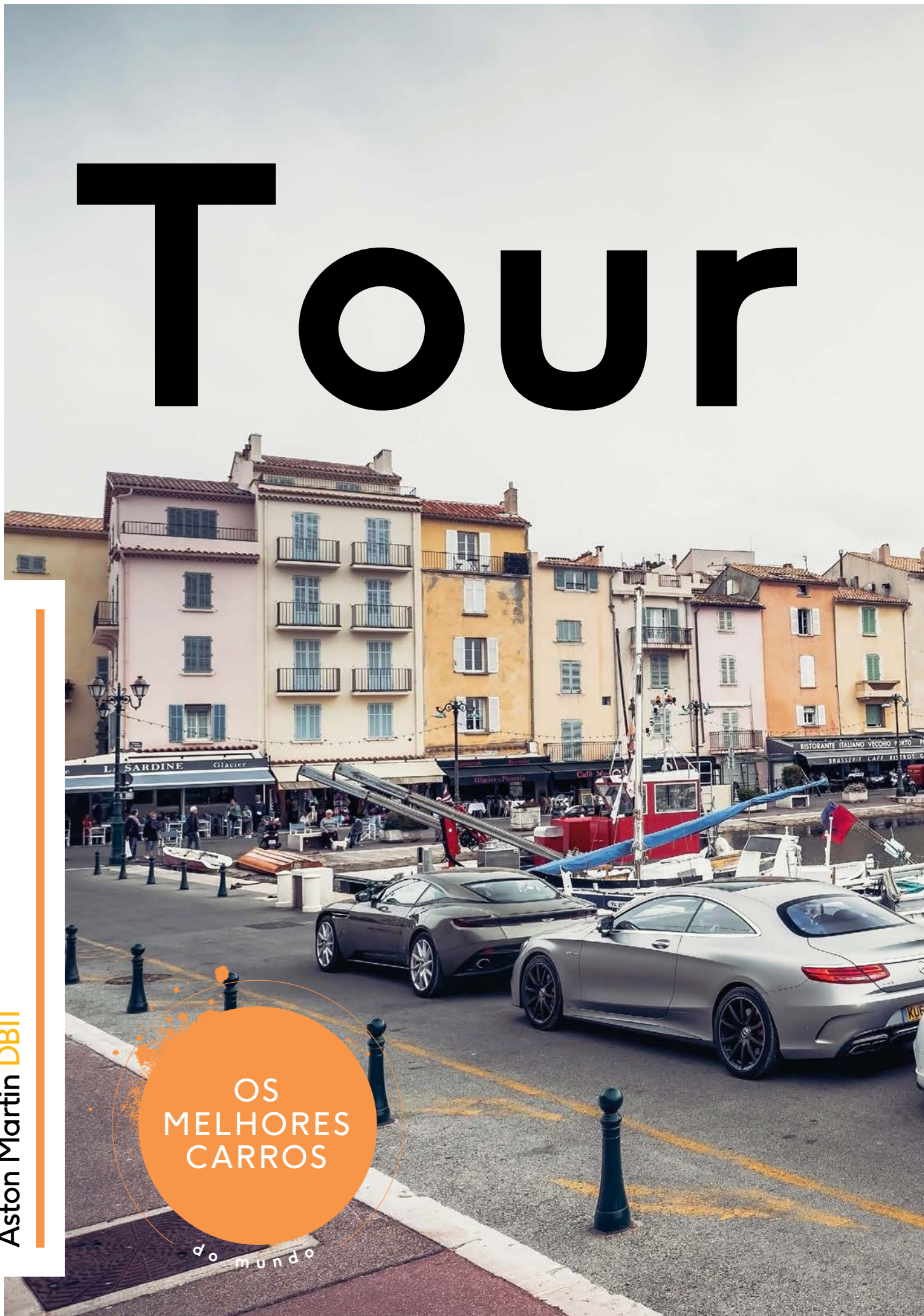
Líder de vendas em vários mercados e elemento incontornável quando se fala em SUV, o Nissan Qashqai é ainda a referência. Recentemente surgiu uma Black Edition, com mais equipamento, com a motorização 1.5 DCi de 110 cavalos, por 33.740 euros. Será durante algum tempo um alvo difícil de abater, mas com a concorrência a reforçar-se deverá também ele evoluir...

OS MELHORES CARROS
DO MUNDO
Não compre carro até ler este especial
Quer esteja interessando num citadino de € 14.000, um *crossover* de € 35.000 ou um Grand Tourer de € 200.000, a *TopGear* pode guiá-lo na direção certa e tornar a sua garagem um sítio mais feliz.
Começa já na próxima página >>>>>>>

Tour

Melhor Míssil Intercontinental

Aston Martin DB11

OS MELHORES CARROS do mundo

TEXTO: **OLLIE MARRIAGE** / FOTOS: **MARK RICCIONI**

Alguém quer tomar um cocktail na Côte d'Azur? Continental GT, S63 e DB11 atravessam a França com esse propósito

de França

O vidro deve ser demasiado grosso. Ou talvez as portagens *péage* francesas sejam suficientemente inteligentes para detetar três sujeitos a tentar ser charmosos com as suas camisas Marks & Spencer e sapatos Burton Menswear e decidiram pôr-nos nos nossos lugares. Os leitores da *télépéage* não funcionam. Quatro piscas e marcha-atrás. Outra vez. Que humilhação! Em ambas as ocasiões, vemos os franceses gesticularem furiosamente dentro dos seus carros.

Acho que só em Dijon percebo que se tirar o identificador do para-brisas e o mantiver uns segundos do lado de fora do carro, a portagem decide que estou a fazer figura de urso suficiente e abre a cancela para eu passar.

Não devia ser assim. Esta devia ser uma viagem calma por França, uma conquista amigável da região de Champagne seguida pela descida até Saint-Tropez para bebericar um cocktail ao fim da tarde num agradável bar virado para o mar, com a voz de Charles Aznavour a preencher o ar, iates grandes na marina e camisolas dispostas com precisão sobre os ombros.

Essa é a viagem com que sonhamos. Não há nada mais apropriado para este tipo de carro, e a procura pelo melhor Grand Tourer será decidida com uma viagem grandiosa. Mas a França é grande... E há leis que impedem um carro de assumir uma velocidade superior à de um TGV, numa recriação da corrida "Bentley vs. Blue Train", que resultaria num jornalista *TopGear* assustado e *gendarmes* armados muito irritados. Só que conduzir um Grand Tourer moderno pode ser, afinal, grandiosamente monótono.

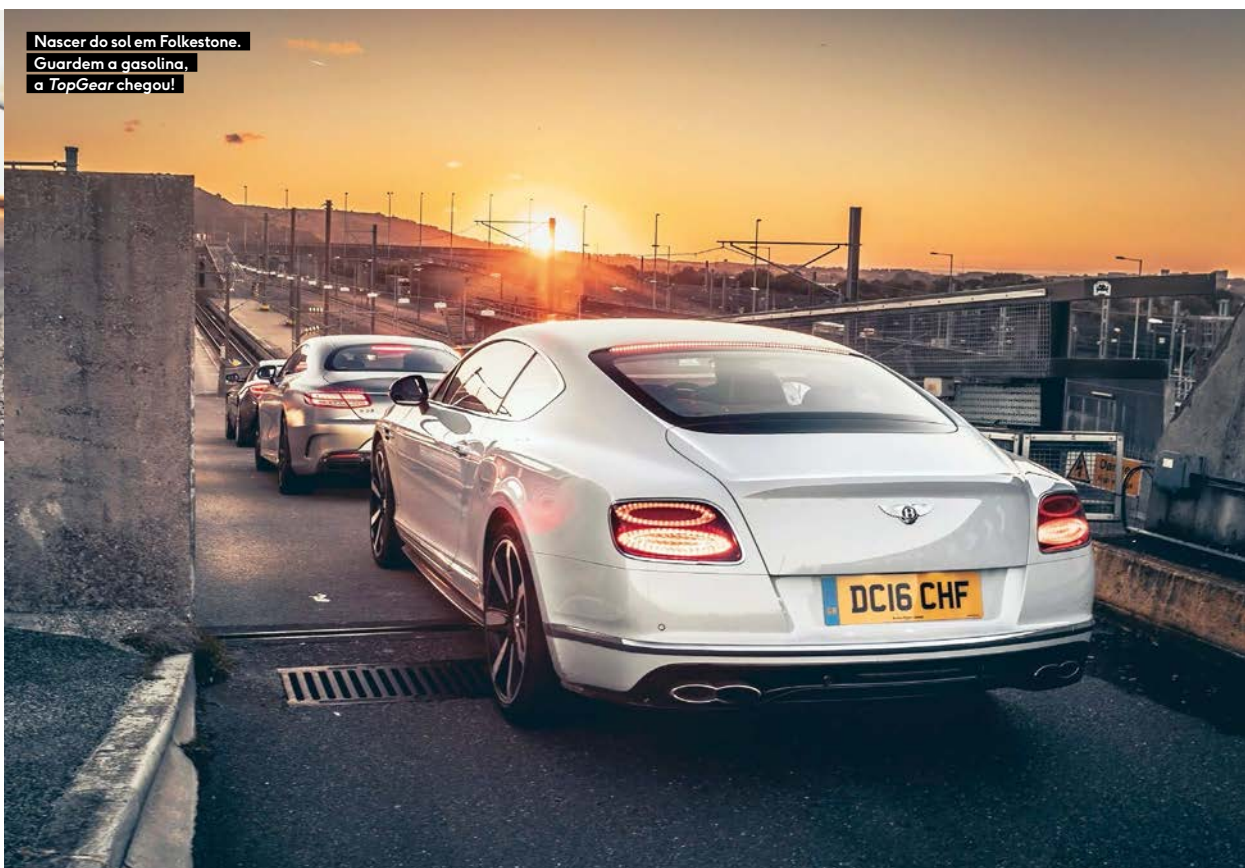
A viagem até começou de forma alegre. Sim, todos viemos por estradas pouco interessantes e viajámos cerca de 240 km até Folkestone, mas quando nos aproximamos da rampa para o Eurotúnel, o sol quente espreita por entre as nuvens e cobre o nosso pequeno grupo. Parece uma benção.

O Aston Martin DB11 custa 313 mil euros, e o seu V12 biturbo produz 600 cv. Lá dentro encontramos dois bancos magníficos, um par de nichos esculpidos para crianças e muita pele suave. Há pormenores que recordam o DB9: os botões da caixa de velocidades, a posição baixa de condução, os controlos do banco elétrico baratos, e uma impressão geral de luxo e qualidade.

A luz suave da madrugada faz maravilhas pelo Mercedes-AMG S63. A pintura difunde a luz, intensificando as superfícies. Também usa um motor biturbo – são 585 cavalos que impelem quatro bancos para adultos, muito luxo e tecnologia suficiente para manter uma criança de 12 anos sossegada. Esta unidade é 60 mil euros mais barata que o Aston... e tem mais equipamento. Acho que a Aston devia falar com a Mercedes sobre a parceria que têm atualmente.

Quase 250 mil euros por um Bentley com 13 anos? Sim, o Continental GT existe desde 2003. Envelheceu bem. O V8S produz apenas 528 cv, e o carro pesa 2.295 kg, o que o torna um colosso ao lado do elegante DB11, mas o Bentley é confiante na sua própria pele, enquanto o DB11... talvez seja das entradas de ar, ou do espaço excessivo entre as rodas e as cavas!

Estou dentro do Aston desde as 3:42 da manhã. Seis horas depois, continuo confuso com os comandos do AC, e quero rebentar o *touchpad* com uma marreta!

Nascer do sol em Folkestone. Guardem a gasolina, a *TopGear* chegou!

“O Mercedes seria o primeiro a ir à água”

O avanço foi frustrado pelo grande inimigo do Grand Tourer: o pilarete verde

O controlo com a rodinha é suficiente, Aston! Não precisamos também de uma superfície tátil que só serve para encher ainda mais uma consola que já não tem um só centímetro livre. E porque é que a chave é tão grande? E porque é que não cabe no espaço que parece ter sido desenhado para ela?! Já a portinhola elétrica na consola é muito gira. E os acabamentos das portas são formidáveis.

É um lugar excelente para se estar enquanto viaja pelo norte de França, que também se mostra muito apelativa graças à neblina suave que abraça os vales. O DB11 é confortável, mas não é perfeito. O tom do motor é um pouco incomodativo nos regimes mais altos, ouve-se ruído do vento nos pilares A e o carro é sensível a mudanças súbitas no piso. Parece que tanto a insonorização como o isolamento mereciam mais atenção, mas nas viagens longas são os pormenores que fazem a diferença. Prefiro os ruídos do Aston porque os apoios dos cotovelos são os mais confortáveis. E os bancos não só são esbeltos como a sua forma é espantosa. Impecáveis.

Durante três horas, cada motor mantém o respetivo carro a 130 km/h (são apenas 1.700 rpm no Bentley, mais 100 rpm no S63, e outras 100 rpm no DB11). E então chegamos às vinhas e passamos ao lado de discretos *châteaux*. É tudo muito charmoso. Não há qualquer sensação de urgência; estes são carros para conduções relaxadas. Adquirem facilmente ritmos consideráveis e conseguem mantê-los de forma graciosa. Seja como for, é doloroso ser ultrapassado por um 206 amassado – após duas curvas, desaparece com o seu adorno de carroçaria assinalável e algum fumo. É quase meio-dia. Não há nada mais rápido em França que um francês esfomeado num Peugeot que já viu melhores dias.

Nós não temos pressa. Passeamos, trocamos de carros e, depois de lutarmos com outra *péage*, voltamos à autoestrada. Estou no Bentley, com o objetivo de deixar para trás boa parte de França. É um carro nobre, mas tem uma veia marota. Um pouco como o Príncipe Harry. Por exemplo, se estacionar o carro numa zona muito inclinada, não consegue abrir as portas pesadíssimas. Só que o peso traz consigo estabilidade e solidez. Escolhi bem – este é claramente o carro certo para devorar quilómetros franceses. Ouve-se o motor lá muito ao fundo, um ligeiro murmúrio do vento no pilar C e uma ausência quase total de movimentos da carroçaria. O tempo passa, os quilómetros acumulam-se, o globo roda sob os pneus do carro e o ponteiro da gasolina desce lentamente. A bordo a calma é total. Que sossego!

Pode maravilhar-se com o lado tradicional (pele, madeira, cromados e um nível de acabamento e montagem que a Aston não consegue atingir), ou ficar incrédulo com a forma como a Bentley tentou integrar a tecnologia. Não há portas USB e tem de pôr o telemóvel a carregar no porta-luvas, o que até é mais seguro, mas eu preciso dele porque o software de navegação do carro é lento e os gráficos horrorosos. Acho que o VW Golf usava este sistema... há dez anos.

Algum tempo depois chegamos a Lyon, em plena hora de ponta. Sim, a hora de ponta da tarde. França é mesmo grande! O cocktail está em risco. Decido passar para o S63 AMG. É mais assertivo do que qualquer um dos britânicos, faz ruído só porque sim, e tenta prever as suas necessidades. O que nem sempre é bom. Não reparo inicialmente porque estou pasmado com o silêncio do habitáculo. E as portas não têm pilar! Como vedam de forma tão perfeita? Senta-se em posição autoritária, num interior de design sóbrio. É um ambiente exclusivo. Infelizmente, assume um ar digno de uma discoteca com o cair

“Eu reparo nos preços da comida, e vamos todos para a cama”

O habitáculo do Mercedes contém muita pele e tecnologia Mercedes

O habitáculo do Aston também contém muita pele e tecnologia Mercedes

BENTLEY CONTINENTAL GT V8S
Preço: € 249.450
Motor: 3.933 cc, V8 biturbo, 528 cv, 680 Nm
Transmissão: aut., 8 vel., tração integral
Performance: 0-100 km/h em 4,5 s, 310 km/h
Consumo/emissões: 10,7 l/100 km, 250 g/km CO_2
Peso: 2.295 kg

ASTON MARTIN DB11 LAUNCH EDITION
Preço: € 313.500
Motor: 5.204 cc, V12 biturbo, 600 cv, 700 Nm
Transmissão: aut., 8 vel., tração traseira
Performance: 0-100 km/h em 3,9 s, 320 km/h
Consumo/emissões: 11,4 l/100 km, 265 g/km CO_2
Peso: 1.875 kg

MERCEDES-AMG S63 COUPÉ
Preço: € 224.000
Motor: 5.461 cc, V8 biturbo, 585 cv, 900 Nm
Transmissão: aut. MCT, 7 vel., tração traseira
Performance: 0-100 km/h em 4,2 s, 300 km/h
Consumo/emissões: 10,1 l/100 km, 237g/km CO_2
Peso: 2.070 kg

da noite por causa da iluminação interior – portanto, decido pôr música apropriada ao ambiente através do sistema de som Burmester. Uuh, barulhento! Vou aos menus e mexo nas definições de som. Uma hora depois percebo que não estou assim tão confortável. Regresso aos menus e ativo a funcionalidade da massagem. E depois tenho de mudar de via. Eu e o carro temos um desentendimento sobre a melhor forma de o fazer.

O Mercedes tem tudo e mais alguma coisa, da velocidade de cruzeiro por radar à saída involuntária de via. Com os sistemas ligados, a condução do S63 é menos relaxante. O carro está sempre a olhar por cima do seu ombro à procura de uma forma de o assistir, desejoso de lhe dizer que está a fazer mal. Sim, pode desligar quase todos, mas são distrativos e até opressivos. Passo muito tempo a olhar para ecrãs e menos para a paisagem. Falta-lhe... "Grand Touring".

E ainda não estou confortável. Os bancos enormes têm imensos ajustes, mas todos nós os achámos demasiado grandes e acolchoados. Num momento especialmente deprimente, em que percebi que vamos jantar numa estação de serviço, descubro que posso escolher até onde abre a porta da bagageira.

O S63 não percorre grandes distâncias tão bem quanto o Bentley. É mais desportivo, a cremelheira mais rápida torna a direção nervosa e é um carro opressivo. No entanto, por volta da hora de deitar, quando saímos da autoestrada, deixamos para trás a última *péage* e confrontamos a serpenteante subida até La Garde-Freinet (digo a toda a gente que significa "Cuidado com os travões"), e eu sinto-me feliz. O engenhoso sistema Curve Control, que o ajuda nas curvas, permite abordar esta estrada com toda a facilidade. O binário impressiona e os travões são incríveis. Os travões do Aston nem por isso, e o Bentley pesa demasiado para este tipo de traçado.

O calor que emana do Bentley mostra que o carro teve de trablhar muito para gerir todo o peso. A dianteira entra de forma pesada nas curvas, mas à saída recorre à tração integral e aos 680 Nm para acelerar inacreditavelmente o passo. O V8 troveja e o carro parece adorar o ritmo.

Mas é o Aston a escolha certa. Possui um caráter atlético mas relaxado, é ágil mas robusto, e a direção é magnífica e um dos grandes destaques deste carro. O V12 refinado uiva ameaçadoramente – responde prontamente e de forma precisa. Até certa altura. É que o carro tem uma suspensão calibrada para o conforto; se abusar no ritmo que concede ao carro, a carroçaria começa a adornar consideravalmente. O nível de precisão dos travões deixa a desejar, o ruído de rolamento é notório nos pisos maus, e o condutor vai sentado numa posição tão recuada que tem de estar sempre atento ao posicionamento do nariz.

Chegamos a Saint-Tropez muito tarde. Estamos em outubro, e a localidade está deserta. Quase não há barcos no porto. Luz roxa escapa pelas janelas do restaurante L'Escale e nós aproximamo-nos. Está aberto e tentamos sair dos carros de forma subtil. O gerente do restaurante repara na camisa M&S, eu reparo nos preços da comida e vamos todos para a cama... Num Ibis.

Os valores no conta-quilómetros variam, mas hoje fizemos 1.432 km. Atestámos três vezes desde que partimos de Folkestone, Inglaterra. O Classe S bebeu 178,38 litros (12,5 l/100 km), o DB11 185,13 litros (13 l/100 km)

O habitáculo do Bentley contém muita pele e menos tecnologia Mercedes

“O Aston DB11 é confortável e devora quilómetros”

Vende-se: soprador de folhas Aston. É ruidoso... e péssimo a soprar folhas!

Os arrumadores dos hotéis estão cada vez mais novos, não estão?

“Ollie, não disseste que tinhas marcado uma viagem num iate de luxo?!”

e o Continental 187,49 litros (13,1 l/100 km). Isso significa que os computadores de bordo estão a mentir, com o Bentley a ser o mais mentiroso (11,1 l/100 km).

No dia seguinte regressamos à icónica localidade, e é o Aston que faz mais sucesso, embora o Bentley seja o carro mais fácil de conduzir aqui. Sabe sempre onde estão as margens do carro, enquanto o Aston é traiçoeiro nos cruzamentos por causa da zona de confluência entre o pilar A e o espelho. Há ruas estreitas em Saint-Tropez com passeios comicamente altos. O tipo que aqui anda num Renault Twizy é que tem razão – leva um cão ao colo encostado a uma barriga que teve acesso a boa parte da produção anual de vinho desta região, enquanto fuma um charuto que compensa a falta de emissões poluentes do carro. Devia estar a conduzir o Bentley. Bastava baixar os vidros e deixar o V8 rugir.

Também é um prazer conduzir o Mercedes, mas há algo de muito especial em conduzir um Bentley ou um Aston Martin na Côte d'Azur... São quase um evento. Depois de termos enfiado diversas vezes os enormes carros em ruas demasiado estreitas lá conseguimos chegar ao porto. É literalmente o fim da viagem – a seguir só há Mediterrâneo. O Mercedes é o primeiro que eu mandava à água. É grande e está cheio de tecnologia, mas não possui a essência que compõe um Grand Tourer de excelência.

O par britânico cumpre melhor esse papel. Acreditam que o conforto e a competência não devem apoiar-se na tecnologia. São mais naturais nos campos do comportamento e da agilidade. Qual é o melhor do grupo? Bem, digamos que o Bentley é um verdadeiro Grand Tourer, e que o Aston é mais um Sport Tourer. É uma diferença pequena mas fundamental. O Bentley impressionou-me porque, apesar da idade, continua a ser revelante e totalmente adequado ao seu propósito. Em breve chegará um novo. Cuidado, Aston. Até que isso aconteça, é o DB11 que vence pela margem mínima, mas fiquei com a sensação que há margem para melhoria ao nível dos pormenores. No que toca ao fundamental, acerta em cheio: é confortável e devora quilómetros sem esforço, dócil e gentil, mas um carro que assume ritmos acelerados com facilidade. O carro certo para uma viagem destas. Só há um problema: não a faça. Uma viagem grandiosa como esta ocupa demasiadas horas do dia. TG

AGRADECIMENTOS: EUROTUNNEL.COM; VILLE DE SAINT-TROPEZ

Melhor para Ser Passageiro

Bentley Mulsanne EWB

TEXTO: **TOM FORD**

Há algo de especial num GT competente, mas às vezes tem de mandar e-mails ou dormir e, mesmo assim, fazer quilómetros. Para isso, precisa de um carro autónomo e luxuoso. Esta é a versão de autonomia da Bentley, que passa pela tecnologia antiga chamada "motorista", e um carro chamado Mulsanne Extended Wheelbase.

A estratégia de batismo literal não faz justiça à experiência que é ser passageiro neste Bentley em especial, já que faz um jato privado parecer uma locomotiva da revolução industrial. Os 250 mm de espaço extra tornam mais espaçosa a já de si ampla zona traseira do Mulsanne, com os seus cadeirões reclináveis estilo linha aérea, o frigorífico para champanhe, o par escamoteável de *tablets* nas costas dos bancos dianteiros, e mesas desdobráveis que têm o seu próprio sistema de suspensão muito semelhante à de uma supermota Ducati.

A pele é quente e muito suave e os acabamentos estão montados de forma perfeita. O imponente V8 biturbo com 6,75 litros de capacidade recorre a apoios ativos e produz 505 cv de potência e 1.020 Nm de binário. Os 100 km/h chegam em 5,5 segundos e a velocidade máxima é de 296 km/h. A suspensão é pneumática, os casquilhos antivibratórios, e os pneus estão cheio de espuma insonorizante. E se pensa que todo este luxo e a distância entre eixos colossal torna o EWB num carro com a dinâmica de um elefante, fique a saber que está enganado. Este é um veículo silencioso, bonito, confortável e maravilhoso: quando quer ser conduzido, não há melhor escolha.

Está um Tom Ford escondido algures neste Bentley Mulsanne. Consegue encontrá-lo?

OS MELHORES CARROS do mundo

Melhores Primeiros Carros

Volkswagen Up!

TEXTO: **PAUL HORRELL**

Sim, sim, todos nós sabemos que os Volkswagen são carros sensatos e que entre os carros sensatos são dos mais desejáveis. Mas a crença geral é que essa combinação é cara. Se estamos a dar o prémio para Melhor Primeiro Carro, certamente o custo é fundamental. Ao que parece, o mais pequeno dos Volkswagen é um achado nesse sentido.

Por duas razões. Primeiro, tem um incrível valor residual. Segundo, porque tem imenso equipamento de segurança, o que reduz o custo do seguro. E se tem tenra idade e é o seu primeiro carro, o seguro tem de ser barato. Pelo menos o carro não é caro.

Claro que pode comprar um carro mais barato que o Up!. O Dacia Sandero, por exemplo. Ou pode comprar em segunda mão. Mas um carro usado terá outros custos que um Up! novo não tem. Portanto, mais vale comprar o mais apetecível. O Up!, entenda-se.

OS MELHORES CARROS do mundo

VW UP!

75 CV

€95

Mensalidade da versão Move Up! ao longo de cinco anos, desde que consiga sacar 4.087 euros aos seus pais para a entrada. Faltam os 300 euros de comissão de abertura do processo. A última prestação é de 5.963 euros, mas talvez a possa evitar se comprar outro VW maior... ou se entregar a viatura.

Porque interessa?

O Up! não se parece com um minicarro: é refinado, tem boa suspensão e porta-se bem na autoestrada. Tem, ainda assim, a típica condução divertida de um carro pequeno. O design sóbrio tem envelhecido lindamente, o que é fundamental para os jovens!

10x

Os condutores entre os 17 e 20 anos têm dez vezes mais hipóteses de morrerem ou sofrerem lesões graves do que os condutores com mais idade. O custo elevado do seguro para um jovem está relacionado com o pagamento de indemnizações aos ocupantes dos seus veículos e às pessoas em quem eles batem. O que tem um custo elevado! É por isso que é igualmente caro assegurar um condutor jovem num carro usado. Portanto, o relativamente lento e muito seguro Up! de 75 cv é a solução!

VOLKSWAGEN MOVE UP!

Preço: € 13.793
Motor: 999 cc, 3 cil., 75 cv, 95 Nm,
Transmissão: manual, 5 veloc., tração dianteira
Performance: 0-100 km/h em 13,5 s, 173 km/h
Consumo/emissões: 4,1 l/100 km, 96 g/km CO_2
Peso: 940 kg

USADO: Citroën Saxo VTR

Ah, o clássico para quem adora modificar o carro! O problema é que o seguro não é mais barato, e tudo o que forem carros com mais potência assusta as seguradoras. Quando for velho o suficiente para pagar menos pelo seguro já não vai querer andar com um Saxo.

NOVO: Dacia Sandero

O Sandero é mais barato que o Up e a entrada inicial é... não existente (sim, são zero euros), mas trata-se de uma versão base... mesmo base. Talvez branco, com muito plástico e jantes de aço! Mas é barato, miúdos!

Melhor Conceito Inovador

Tesla Model X

TEXTO: **RORY REID**

Não sei o que os tipos da Tesla andaram a fumar quando conceberam o Model X, mas foi algo muito, muito forte, visto que nada neste carro faz sentido! Ora vejamos... Um carro grande com cerca de duas toneladas de peso e sete lugares que é mais rápido do que alguns supercarros? Os motores são alimentados por baterias? Tem capacidade de condução autónoma? Imagine um designer sugerir algo do género à administração de uma marca como a Mercedes. Era logo despedido.

Olhe bem para ele. O P100D tem o tamanho de um barracão, mas não deixa de atingir os 100 km/h em 3,1 segundos! E fá-lo sem que os pneus chiem uma só vez. Envia binário para as quatro rodas de uma forma tão feroz que só os hipercarros mais exóticos o conseguem acompanhar.

A velocidade não é, por si só, o que torna o carro único. O que espanta mais no Model X é que acelera dessa forma com o condutor, seis passageiros, muitas malas e um cão a bordo!

Outros trunfos? Bem, o carro tem condução autónoma. Enquanto outros fabricantes estão ainda na fase "aviso de saída involuntária de via" ou a queixar-se da legislação, a Tesla disse "quero lá saber" e construiu um carro que permite a condução autónoma em autoestrada. E este é um carro que pode comprar. Hoje. E estamos em 2016!

A Tesla poderia, para ser sincero, ficar por aqui, mas não ficou. Equipou ainda o Model X com a capacidade de sair sozinho de lugares de estacionamento. As portas com abertura "asa de falcão" fazem lembrar o Karate Kid a preparar-se para desferir o famoso pontapé do grou, e a porta do condutor abre automaticamente quando sente a sua aproximação, e fecha-se quando se senta no banco. Porquê? Não faço a mínima ideia... Provavelmente porque podiam! E fizeram.

Depois temos o habitáculo repleto de tecnologia. Imagino os designers das marcas rivais a equacionarem a instalação de um ecrã no tablier ou na consola: talvez um de seis polegadas, ou até de 9,3"! Enquanto isso, na Tesla instalam um ecrã de 17 polegadas. Na vertical. Loucura total!

Sim, o Model X não faz sentido. Não devia existir. Alguém devia ter posto um ponto final no projeto antes de chegar à fase de produção. Só que aqui está ele, a borrifar-se totalmente para as normas e padrões tradicionais. Não existe outro carro como este no mercado.

O Model X prepara-se para desferir o seu melhor pontapé. Karate Kid, rói-te de inveja!

O Model X aproxima-se silenciosamente de mais um peão desprevenido

Sinto-me um felizardo, sinto que a minha vida é um privilégio contínuo

ALEX ZANARDI

OS MELHORES CARROS do mundo

Inspirador é a palavra mais frequentemente associada a Alessandro Zanardi – o maior dos Heróis *TG* de 2016.

Em 2001, o antigo piloto de F1 e bicampeão de CART perdeu ambas as pernas num acidente horripilante. Alessandro descreve agora esse acidente como "a maior oportunidade da minha vida – tornou-se a minha melhor hipótese". Desde então, venceu seis medalhas olímpicas e cinco títulos de campeão mundial. Exatamente quinze anos depois do acidente, participou na corrida de ciclismo de estrada nos Jogos Paralímpicos do Rio de Janeiro.

Ollie Marriage: Teria vencido a medalha de ouro com o tempo do dia anterior. Ficou desiludido com a medalha de prata?
Alessandro Zanardi: Não, porque foi uma forma melhor de terminar o dia do que há 15 anos. É claramente melhor acabar com uma medalha de prata ao pescoço do que num hospital de Berlim. Mas tenho de confessar que não me senti bem no primeiro dia. Tinha colocado imensa pressão sobre mim mesmo, a pressão que o faz esquecer das dores, e só me livrei dela quando venci a medalha de ouro.
OM: E depois venceu *outra* de ouro no dia seguinte, por equipas. Duas de ouro e uma de prata no Rio não foi nada mau!
AZ: Eu sei, e venci o mesmo em Londres. Deixe-me que lhe diga o seguinte: o contrarrelógio não é uma prova muito interessante para quem está de fora, mas é um exercício científico, ao contrário da corrida de estrada em que pode usar táticas e guardar energia para um sprint ou colar-se à traseira de outro atleta e aproveitar essa posição. Ou tem capacidades para o contrarrelógio ou não ganha. Portanto, obter o ouro aí é muito gratificante.
OM: Gosta mais dos desafios científicos?
AZ: Isso tem a ver com a minha maneira de ser. E acredito que tive sucesso no automobilismo por ser assim – não tive um sucesso incrível, mas esse aspeto da minha personalidade permite compreender melhor o carro. Esta curiosidade que tenho pelos pormenores técnicos levou-me a ser um piloto de testes decente e permitiu-me exprimir bem a minha capacidade de pilotagem.
OM: Segundo sei, para além de ter construído o seu primeiro kart, também desenhou a sua própria bicicleta e as próteses para as pernas…
AZ: Desenhar é uma palavra exagerada para o que fiz, até porque a tecnologia atual oferece-nos imensas possibilidades, só que também pode ser mágica ou diabólica. Existem tantas opções que se deixarmos a tecnologia influenciar os nossos desejos, a nossa noção do que é aquilo que queremos, então a tecnologia é diabólica. O seu exemplo claro são as pessoas que pensam que precisam de inúmeros dispositivos na sua vida, caso contrário sentem-se amputados. Por outro lado, se quer algo porque tem curiosidade, a tecnologia pode oferecer-lhe um atalho.
OM: Esta curiosidade, esta mentalidade pragmática e otimista, ajudou-o certamente a lidar com as consequências do acidente.
AZ: Eu acredito que em tudo o que nos acontece na vida não existe apenas um lado positivo ou negativo, mas sim uma combinação dos dois. Não foi fácil identificar o lado bom no que me aconteceu há 15 anos, mas acabei por encontrá-lo. Estava vivo e tinha uma nova oportunidade, e usei isso para me apoiar e construir tudo o resto. Por isso, o meu acidente tornou-se uma grande oportunidade, e era algo que me tinha acontecido e eu não podia mudar porque na vida não temos marcha-atrás. E já que não podia mudar de direção, valia a pena segui-la e investigar que coisas conseguia encontrar pelo caminho. E aqui estou eu. Tudo o que acontece na vida pode ser transformado em oportunidades.

"Não foi fácil identificar o lado bom no que me aconteceu há 15 anos"

OM: Acho que é por isso que tantas pessoas o consideram inspirador. A crença dos outros em si inspira-o a atingir novos patamares?
AZ: Até certo ponto, sim, mas deixe que lhe diga o seguinte, e vou ser totalmente sincero nas minhas palavras: o talento real não entra naquilo que vê como inspiração, mas sim na sua própria capacidade para encontrar o seu próprio caminho a partir do que vê noutra pessoa. Penso que seja completamente compreensível que alguém que se depara com uma grande adversidade na sua vida precise de uma fonte de inspiração, e que olhe para alguém como eu e pense "ena, se ele faz aquilo tudo também eu posso tentar".

E quando tenta pela primeira vez agarrar a oportunidade, se for uma tentativa honesta e não algo do género "quero ir amanhã à Lua"… Então

UMA VIDA DE HEROISMO

1. Zanardi correu pela equipa Target Chip Ganassi Indycar entre 1996 e 98. Venceu 14 provas pela equipa norte-americana e foi duas vezes campeão. Regressou à F1 para a temporada de 1999

2. Zanardi contemplativo em 2003. Dois anos após o acidente, voltou ao sítio onde tudo aconteceu, o Lausitzring na Alemanha, e conduziu um CART adaptado

3. Comemoração pela vitória por equipas nos Paralímpicos do Rio com os colegas Luca Mazzone (centro) e Vittorio Podesta (direita), o amigo que o convenceu a competir no ciclismo

4. Logo após os Jogos do Rio, Zanardi agarrou o volante do BMW M6 GT3 na pista de Mugello. Venceu a prova

4

basta dizer "estou aqui, nesta situação, mas ainda tenho uma hipótese e amanhã vou tentar fazer algo razoável", e isso sim, é uma boa tentativa. Se conseguir isso, essa tentativa vai resultar em algo palpável, e esse resultado dá-lhe motivação e confiança para tentar fazer algo mais desafiante no dia seguinte. Pouco a pouco, a sua vida vai estar precisamente onde desejava.

OM: Soube da homenagem que Alex Brooker lhe prestou no programa inglês *The Last Leg*?

AZ: Sim, vi a homenagem e tudo o que ele disse sobre mim, e fiquei igualmente orgulhoso das suas palavras e da forma muito natural com que ele falou com toda a gente. As suas palavras vieram do coração e fiquei muito emocionado. Mas tal como lhe acabei de dizer, aquilo foi o que ele conseguiu ver em mim. Não é isso, necessariamente, que sou para todas as pessoas.

OM: E existe alguém que o inspira a si?

AZ: No Rio tive o privilégio de conhecer uma atleta alemã chamada Vanessa Low. Fiquei extremamente impressionado com ela. Impressionado com a incrível tenacidade que demonstrou. É nova mas muito madura e muito inteligente. Tal como eu, ambas as pernas foram amputadas acima do joelho – e ela faz atletismo! Corre os 100 m, os 200 m e o salto em comprimento. Normalmente, não há uma categoria específica para alguém com o seu nível de deficiência porque não está previsto, cientificamente, que alguém assim consiga correr. É tão simples quanto isso. E ela corre... e corre bem! Venceu a medalha de prata nos 100 m e ouro no salto em comprimento. O que é simplesmente espantoso.

OM: Agora que os Jogos do Rio terminaram, o que se segue?

AK: Vejo essa pergunta como um elogio porque significa que esperam algo de mim! "Este tipo está sempre a disparar fogo de artifício, de certeza que tem algo em mente." Nos próximos Jogos, em Tóquio, terei 53 anos – talvez vá, mas como mecânico!

Deixe que lhe diga que, acima de tudo, a minha paixão é o automobilismo. Depois dos Jogos do Rio, participei numa corrida com o BMW M6 para o campeonato italiano de GT3. Sonhava conseguir terminar no pódio. A corrida tinha algo mais reservado para mim. Venci a prova, o que foi fantástico. Não esperei que as pessoas tivessem uma reação tão forte como a que tiveram quando venci as medalhas de ouro nos Jogos Paralímpicos, mas senti que era pelo menos tão importante quanto a medalha que venci no Rio. Uma vez mais consegui provar a mim mesmo que este velhote ainda é capaz de mexer num volante!

Tudo o que Precisa num Carro

VW Golf 1.0 TSI

TEXTO: **STEPHEN DOBIE**

Um Golf. A menos que precise de sete lugares ou verdadeiras capacidades todo-o-terreno, as duas palavras da frase anterior respondem a qualquer questão automóvel que lhe coloquem.

Consumo inacreditavelmente baixo num familiar sóbrio? Compre o Golf BlueMotion. Híbrido tecnológico que alia boas prestações à proteção do ambiente? Experimente o GTE. Brinquedo veloz para track days que o vai deixar genuinamente entusiasmado? O GTI Clubsport S (um dos grandes carros de 2016) cumpre esse papel.

Entre essas versões temos ainda uma carrinha cruzada com um *crossover*, uma espécie de monovolume e um desportivo de tração integral que muitos preferem em detrimento do Ford Focus RS.

O que aqui escolhemos é o carro que é a resposta a qualquer pergunta sensata,

O Golf pode agora ter tecnologia ao nível de um Série 7! Claro que isso agrava o preço...

O Audi Virtual Cockpit transformou-se no VW Active Info Display

“Garantimos-lhe que esta é a opção mais equilibrada”

mas que é, provavelmente, o menos glamoroso: o 1.0 TSI. O motor possui apenas 999 cc e três cilindros, mas representa, tal como acontece com quase todos os tricilíndricos modernos, a melhor escolha da gama caso faça menos de 20 mil quilómetros por ano e não costume ir muitas vezes ao Nürburgring.

Ainda assim, o motor não desilude: produz 115 cv e 200 Nm e não tem qualquer problema em mover o Golf de 1.200 kg. Demora 9,7 segundos a atingir os 100 km/h, o que chega para a maioria dos condutores. E o número ímpar de cilindros resulta num ruído carismático, embora não seja tão interessante quanto o do Clubsport S. Talvez mais importante seja o silêncio da velocidade de cruzeiro e a sua disponibilidade sempre que põe o acelerador a fundo. A média de consumo de 4,5 l/100 km e os 105 g/km de CO_2 de emissões também são incríveis para um carro a gasolina. Se o passado recente da VW o deixa de pé atrás, fique a saber que o nosso pé de chumbo deixou esse valor em cerca de 5,4 l/100 km. Excelente para um motor turbo a gasolina!

Ainda não está convencido que um carro de média dimensão consegue sobreviver com um motor minúsculo? Acredite quando lhe dizemos que esta é a opção mais equilibrada. O turbo garante um bom nível de prestações, o menor número de cilindros reduz os consumos sem trazer consigo o típico trabalhar de um motor agrícola nem o fumo preto, e o peso do carro coloca a dinâmica num patamar mais próximo das versões GTI ou R.

Se é uma pessoa atenta, reparou que o Golf nas imagens é novo. Trata-se da atualização do Golf VII, e traz consigo uma série de tecnologias avançadas que cimentam decisivamente a imagem do Golf enquanto modelo que consegue ser tudo para todas as pessoas.

Não tem de ser tímido na escolha dos opcionais visto que esta motorização é mais barata – o 1.0 começa nos 22.885 euros. Pode, então, ter um Golf com ecrã tátil de 9,2 polegadas e controlo por gestos (como o BMW Série 7), sistema Traffic Jam Assist que trata autonomamente da direção, travagem e aceleração no trânsito (como o Tesla Model S) e um sistema de estacionamento automático que tem em conta a presença de um atrelado na traseira (estreado no VW Passat).

Embora boa parte da mecânica seja usada nos modelos equivalentes da Seat e da Skoda – carros igualmente divertidos e normalmente mais baratos –, a VW assegura a relevância do Golf ao tornar o habitáculo um sítio muito agradável. A presença do sistema Active Info Display (a versão que a VW herdou do excelente Audi Virtual Cockpit que teve lugar de destaque nos nossos Prémios 2014) é o melhor exemplo. Lindamente integrado no habitáculo, é uma das características que melhor distanciam este Golf dos outros familiares de três cilindros.

Para além das versões 1.0 do Seat Leon e do Skoda Octavia no seio do império VW, o Golf tem ainda de competir com as versões tricilíndricas turbo do Ford Focus e do Opel Astra. Só que por muito talentosos que sejam esses modelos, nenhum tem a classe natural e o carisma desta proposta com sete gerações de idade. Por muito que desconfie da VW, encontra no Golf tudo o que precisa num carro.

Ao perder (aspirações desportivas)... o Audi ganha (pragmatismo)!

1.317 KM

AUTONOMIA COM O DEPÓSITO OPCIONAL

62,4 db

Ruído interior a 112 km/h, menos que no Bentley Bentayga

4,1l/ 100 km

Um pouco mais se escolher a caixa manual

OS MELHORES CARROS do mundo

Melhor para Muitos Quilómetros

Audi A4 2.0 TDI

TEXTO: **STEPHEN DOBIE**

Parece que a Audi tomou uma decisão importante no novo A4: deixou o BMW Série 3 ser o carro com dinâmica mais apurada. Isso é importante porque colocou o A4 nesta página.

Confuso? Ao abandonar a vã esperança de bater um ícone de tração traseira com um chassis de tração dianteira, a Audi concentrou-se naquilo que a maioria dos clientes quer: um habitáculo silencioso recheado de tecnologia e muito conforto. Nem todos os Audi preenchem esses requisitos, principalmente por tentarem bater rivais. Para um carro que percorre muitos quilómetros, não é isso que precisa.

Abrace o movimento antidesportivo com o novo A4 2.0 TDI 190, o melhor carro do mundo para percorrer muitos quilómetros.

TEXTO: OLLIE MARRIAGE /
FOTOS: JAMES LIPMAN

Encontrámos a estrada secundária mais sinuosa. E já temos o carro ideal para conduzir

A essência da condução

Escolha uma estrada secundária. Qualquer uma. Não importa realmente qual. Pode escolher uma à sorte, por exemplo. Ou até escolher aquela que prefere, cujas curvas conhece de cor e salteado e por onde já passou dezenas (ou centenas) de vezes.

Há quilómetros e quilómetros de estradas secundárias, de norte a sul do país, e aposto que o BMW M2 é divertido em todas elas. Nós, já que estamos em Inglaterra, escolhemos a B3081, que foi nomeada há uns anos a estrada mais sinuosa da Grã-Bretanha. Na verdade, é um título falacioso, já que durante boa parte dos seus 67 km, de Shepton Mallet até à A31 perto de Ringwood, é perfeitamente comum. Incrivelmente comum, como só uma estrada secundária consegue ser.

No entanto, a estrada assume um traçado marcadamente serpenteante a cerca de dois quilómetros a sul de Shaftesbury. Chama-se Zig Zag Hill, e o nome é autoexplicativo. A estrada serpenteia, em ziguezague, com curvas apertadas, ganchos e retas curtas que acompanham a geografia. No cimo, a estrada abre, acalma e oferece-lhe uma visão espantosa de Dorset como se nada tivesse acontecido. Com a tranquilidade restaurada, sacudo-me como se tivesse acabado de vivenciar um daqueles momentos "o que raio aconteceu…?".

O BMW não demora tanto tempo quanto eu para se recompor. É que o M2 nunca se surpreende com os desafios que

Melhor Herói da Estrada Secundária

BMW M2

uma estrada secundária lhe lança. É possível que isso aconteça noutras estradas, mas nunca numa estrada secundária. Acredito que a BMW anuncie o carro como mestre de todas as estradas, e claro que vai divertir-se em todos os tipos de traçado, mas a verdade é que a BMW criou este carro para um tipo específico de estrada. Nas autoestradas o carro saltita com demasiada frequência e a largura considerável dos pneus amplifica as imperfeições. Em cidade, a embraiagem engrena as relações muito em cima do curso e os pneus detestam lombas.

Mas numa estrada secundária só tem de conduzir, e o M2 é excelente nisso. Há uma honestidade e abertura no seu comportamento que é apaixonante. O seu segredo é ter total claridade de interação. Claro que pode criticar a forma como o motor de seis cilindros, com um só turbo, não responde tão vigorosamente quanto o biturbo do M3, que a direção é demasiado nervosa, ou que o chassis não é tão equilibrado quanto o do Cayman. Mas é divertidíssimo conduzi-lo.

É a direção – e, por conseguinte, toda a dianteira – que o separa dos rivais. Olhe bem para as cavas das rodas e para os pneus, que dão ao M2 uma corpulência que não deixa dúvidas quanto à dinâmica. E a condução alinha-se com esse aspeto. É um carro consistente sem um só milímetro de folga – é carnudo e musculado. O M2 devora as curvas e saboreia-as. Quando lá chega, a direção pesada obriga-o a usar os músculos, sente o

Marriage encontra o seu primeiro zigue. Ele não admite, mas prefere zagues

feedback nos braços, a ligação das rodas aos ombros é direta e indelével. A dianteira tem o que parece ser aderência infinita, a curta distância entre eixos é uma boa aliada nas curvas, e o animado eixo traseiro está sempre pronto para a brincadeira.

O M2 é um bom exemplo de um bom motor turbo. Usa apenas um, que até pode não ser o mais volumoso, mas casa lindamente com os pneus largos, a distância curta entre eixos e o diferencial. À saída da curva, volta a acelerar e sente logo o carro a disparar em direção à curva seguinte. A tração impecável é tenaz, e o nível de gratificação é impressionante. Não precisa de ir muito depressa para que o M2 comunique com o condutor. Aliás, basta rodar o volante para que isso aconteça. E numa estrada secundária está sempre a rodá-lo.

Sabe sempre o que os pneus andam a fazer. Como são largos, não são exímios em comunicar as imperfeições do piso, mas a sua relação com o carro é clara e inequívoca – confia sempre no comportamento do carro. É digno de confiança, e isso, se tivermos em conta a proximidade dos dois eixos e o facto de ser irmão dos deliberadamente radicais M3/M4, é algo que devemos comemorar.

Experimentei acelerar a fundo em alguns dos ganchos, e a traseira responde com prontidão, mas não chega a alarmar o condutor. Este é um animal estupendo. E tem caixa manual. Dei por mim, um par de vezes, a procurar algo atrás do volante com os dedos, mas depois lembrei-me que tenho um movimento melhor para fazer. As passagens de caixa transmitem a mesma sensação musculada do resto do carro. Até faz o ponta-tacão por si, a menos que desative o controlo de

O habitáculo do M2 tem o volante diretamente à frente do condutor. Incrível, não é?

tração, e gosto bastante do sinal de pontuação que o uso do pedal da embraiagem coloca entre cada onda de aceleração. Obriga-o a pensar e envolve-o ativamente na condução.

Este não foi o único carro que ponderámos para este prémio – o Ford Focus RS, o Volkswagen Golf GTI Clubsport S e o novo Porsche Cayman podiam ter vencido, e a margem não foi grande, mas o M2 não venceu porque oferece mais que o Porsche ou porque tem mais qualidade que o Focus – o BMW venceu porque retira mais proveito de uma estrada que qualquer outro carro. É um dispositivo de ampliação, uma lupa automóvel. E quando amplia uma estrada tão boa quanto uma excelente estrada secundária, a magia acontece. E acontece com frequência num BMW M2. TG

Conduzir à direita?
Conduzir à esquerda?
Talvez ao meio...

BMW M2
Preço: € 69.795
Motor: 2.979 cc, 6 cil. turbo, 370 cv, 500 Nm
Transmissão: aut. 7 vel., tr. traseira
Performance: 0-100 km/h em 4,3 s, 250 km/h
Consumo/emissões: 7,9 l/100 km, 185 g/km CO_2
Peso: 1.570 kg

“Este é um animal estupendo. E tem caixa manual”

Melhor em Estilo Sobre Espaço

Mercedes-Benz Classe C Coupé

TEXTO: **TOM HARRISON**

Não sabemos porque é que os designers pensam que "estilo" é um palavrão. Fizemos essa pergunta a um designer uma vez, e ele pediu-nos que saíssemos do evento. Talvez seja porque essa palavra sugere o menosprezo do mecânico e do prático, que transmite a ideia que criar algo tão complexo quanto um automóvel é simples ao sugerir que apenas se preocupam com o superficial – com o aspeto de um carro e não como funciona quando o enche de pessoas e carga, ou se cumpre todos os requisitos e normas a que é obrigado. É por isso que suspeitamos que Gorden Wagener, diretor de design da Daimler, não vai gostar quando souber que escolhemos o Classe C Coupé como vencedor da categoria "Estilo Sobre Espaço", já que sugere que o Classe C é péssimo em tudo o que não está envolvido com o aspeto. Claro que não é – o Classe C é um bom carro –, mas o seu trunfo é o excelente aspeto que exibe. É que se quiser um Classe C prático pode escolher a carrinha ou a berlina, ou até mesmo o SUV. Compra o Coupé porque é lindo, e não porque tem muito espaço na bagageira ou porque consegue enfiar muitas crianças na traseira. Superfícies simples, formas elegantes, muita sobriedade e a total ausência de presunção – o Coupé é apenas belo. A versão que aqui vê é a incrível, e cara, AMG C63, mas não precisa de gastar uma fortuna: a versão 220d custa menos de metade e é quase tão bonita quanto esta. Trata-se de um Classe S Coupé mais acessível e menos opulento. E muito mais barato.

OS MELHORES CARROS do mundo

(80) 1/189 F5.6 ISO 400

Espaço para *(mais)* um?

Há um novo carro para levar os miúdos à escola… e é grande

TEXTO: **PAUL HORRELL** / FOTOS: **LEE BRIMBLE**

OS MELHORES CARROS do mundo

Melhor para Famílias Grandes

Skoda Kodiaq

Skoda chama a esta dianteira "a grelha George Foreman"... Não é verdade

A certa altura na vida, há uma encruzilhada em que as coisas mudam. Então, vai divertir-se tanto com a transição suave de seis para sete lugares como com a subida rápida do ponteiro dos 100 para os 110 km/h. Ou o espaço traseiro passa a ser mais importante que a tração traseira. E os espaços de arrumação adaptáveis terão um papel mais valioso que a suspensão adaptativa.

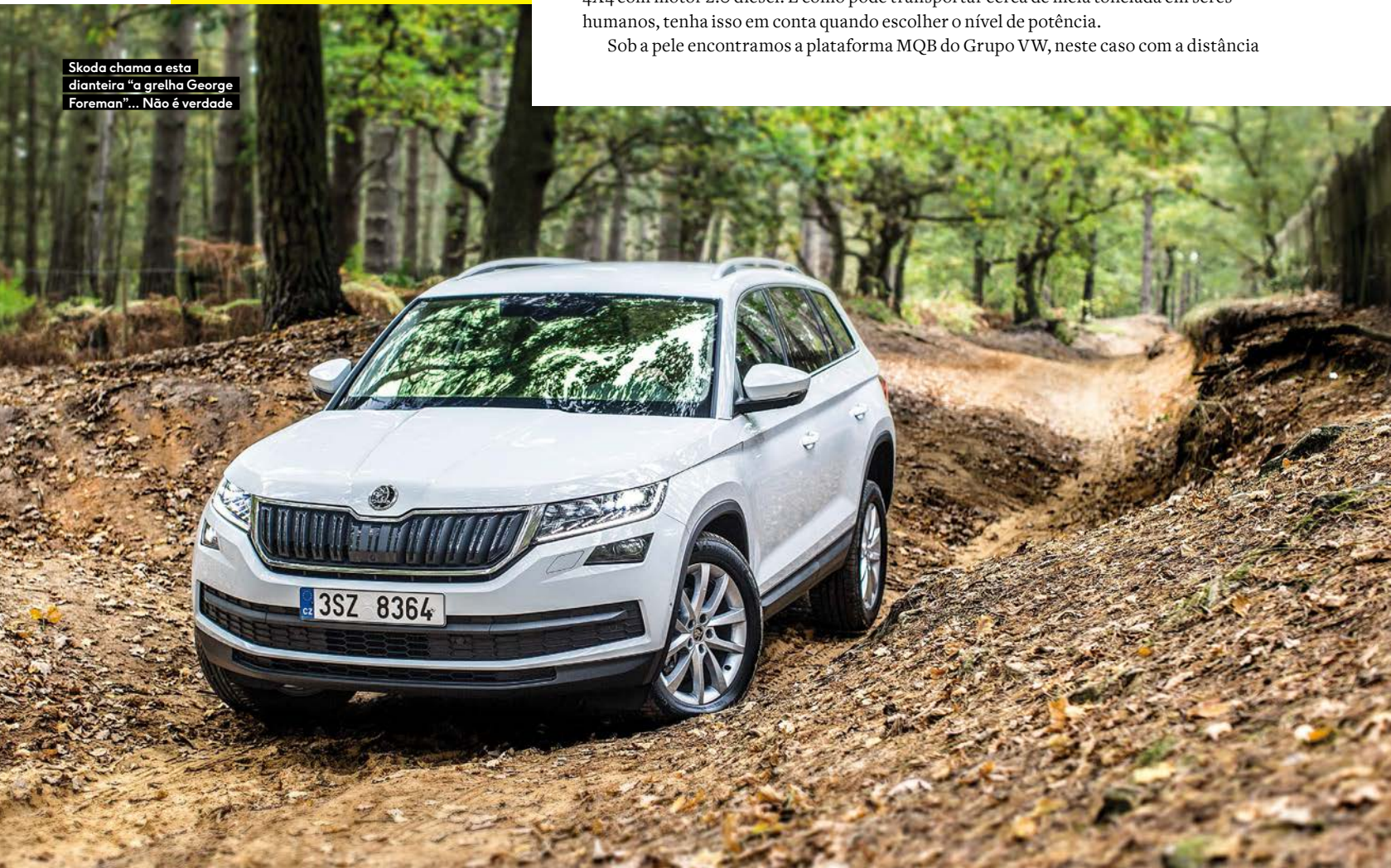
É nessa altura que *poderíamos* recomendar-lhe um monovolume. O novo Renault Grand Scenic é agradável. Mas cada vez mais pessoas enfiam os dedos nos ouvidos quando ouvem esse tipo de conselho. Carros manifestamente desenhados para famílias grandes só se deslocam depressa num sentido... No sentido de passarem de moda. Os carros para famílias grandes que as pessoas querem são os que se parecem com SUV para as pessoas que gostam da natureza – são símbolos de virilidade. Os monovolumes são símbolos de virilidade passada.

O que *quer* é um *crossover* ou um SUV de sete lugares. Apesar de não serem tão espaçosos como parecem. Se a terceira fila for adequada para humanos, a bagageira será mínima ou o depósito minúsculo. É provável que utilizem mais combustível e acelerem menos do que espera porque são mais pesados... e mais caros.

Não se desvaneça numa onda de depressão. Temos aqui o antídoto para esse mal. O Melhor Carro para Famílias Grandes *TopGear*, o Skoda Kodiaq.

O habitáculo do Kodiaq é tão espaçoso e pragmático quanto o de um monovolume. A versão que testámos tem tração integral e bola de reboque, o que permite rebocar um barco ou o atrelado do cavalo, mas o consumo médio anunciado é de apenas 5,4 l/100 km. E se o comparar a qualquer *crossover* que possa ser rival do Kodiaq, a escolha é óbvia. O que conduzi, uma versão especial Edition, com motor diesel e tração integral – mas sem caixa DSG – custará 39 mil euros no mercado britânico (32.695 libras), o que o deixa num patamar muito competitivo.

Parece um enorme SUV, mas isso é ilusão de ótica. O tejadilho longo e baixo estica o carro visualmente, mas na verdade tem apenas mais quatro centímetros que uma Octavia Break. Assim se vê a excelência do design. Estacionei-o ao lado de um Audi Q7, e parece um modelo à escala. Não é, portanto, intimidante em condução urbana, e o facto de ser compacto traz benefícios. A versão 1.4 a gasolina pesa menos de 1.500 kg, mas ganha 200 kg nesta versão 4X4 com motor 2.0 diesel. E como pode transportar cerca de meia tonelada em seres humanos, tenha isso em conta quando escolher o nível de potência.

Sob a pele encontramos a plataforma MQB do Grupo VW, neste caso com a distância

entre eixos do VW Passat, e todas as versões recorrem à suspensão traseira multibraços (há versões da MQB com barra de torção, mas não no Kodiaq). Os motores e as transmissões vêm da mesma fonte. Isso diz-lhe muito sobre o comportamento do carro.

E isso é bom para todos os interessados. Prepare-se para um fantástico conselho parental *TopGear*: se subordinar a sua identidade à dos seus filhos, vai certamente tornar-se um mártir triste e não um pai maravilhoso. Portanto, evite comprar um carro de família cuja condução seja péssima. Faz sentido, não faz? Quando tiverem idade suficiente para compreender (e para conduzir), os seus filhos vão agradecer-lhe e talvez tomar conta de si quando estiver velho e senil.

Claro, o Kodiaq não tem de ser um carro que arranca sempre com os pneus a derrapar. Quando falamos num veículo com sete lugares, a boa dinâmica passa pelos controlos progressivos e pelo rolamento seguro e relaxante em autoestrada. No entanto, não deixa de ser possível divertir-se numa rotunda quando vai sozinho no carro.

São essas as características básicas que esta plataforma VW domina, e adequam-se lindamente ao Kodiaq. Reage com prontidão às instruções do condutor e não com obstinação, e a direção, o chassis e os travões operam a um nível superior de coesão que colocam o seu próprio funcionamento em segundo plano. A carroçaria adorna nas curvas, o que o alerta para a carga que está a colocar sobre as rodas desse flanco, mas essa ação é tão progressiva que pode desenhar linhas de curva suaves e precisas sem causar enjoos aos ocupantes. A suspensão torna o carro um pouco saltitão sem passageiros nem carga, mas melhora quando transporta mais peso.

A condução suave tem na posição de condução uma aliada preciosa. Os bancos são altos, ao bom estilo de um SUV. A perspetiva elevada é boa para ver as vistas, avistar potenciais perigos e conduzir em ruas apertadas. E tem os pedais na posição que teria, por exemplo, numa berlina, em vez de os ter quase sob o banco, como em alguns SUV.

O motor diesel de 150 cv é apenas suficiente para os gastos. É algo barulhento e demorado a acumular rotações. Existe ainda, no entanto, uma proposta diesel com 190 cv e 400 Nm que só está disponível com tração integral e caixa automática DSG de sete velocidades, e que gasta apenas mais 0,3 l/100 km que a versão de 150 cv.

É possível equipar o Kodiaq com um vasto conjunto de ajudas à condução, que inclui o controlo semiautónomo da velocidade e da direção em faixas de rodagem com diversas vias e até 65 km/h. Está a ver? Tem muita tecnologia.

E tem de ser assim quando tem crianças a bordo. Vão gostar da ligação Wi-Fi e das tomadas USB. Pode, no entanto, derrotar o isolacionismo das crianças graças ao dispositivo que leva a sua voz até aos altifalantes traseiros. E a navegação sabe o estado do trânsito, o que ajuda a

SKODA KODIAQ 2.0 TDI 4X4
Preço: n.d.
Motor: 1.968 cc, 4 cil., 150 cv, 340 Nm
Transmissão: manual de 6 vel., tração integral
Performance: 0-100 km/h em 9,8 s, 195 km/h
Peso: 1.676 kg

"Evite comprar um carro de família cuja condução é péssima. Faz sentido!"

O Kodiaq tem um perfil bastante fotogénico. É um Q7 em miniatura

Nas curvas mais apertadas o adorno da carroçaria é notório mas esperado

Engrene a quarta relação e depois faça mais força para ativar o modo 4x4!

Segunda fila de bancos rebatível e ajustável para a frente e para trás 18 cm

“Minimizar o stress é a grande missão do Kodiaq”

Kodiaq visita uma das zonas mais verdes da República Checa

Sob AQUELE puxador está um compartimento mais pequeno com um puxador minúsculo...

atenuar os momentos "quando é que chegamos?" vindos detrás.

Mesmo que sejam rabugentos, é certo que os seus passageiros estarão sentados em total conforto físico. Os carros nunca transportam sete pessoas de estatura igual, pelo que o Kodiaq permite configurar a distribuição de espaço consoante as necessidades. Se as pessoas da terceira fila forem pequenas e as da segunda fila grandes, podem deslizar essa fila de bancos para trás. Se as pernas dos sexto e sétimo ocupantes não couberem, a fila do meio pode deslizar para a frente (de forma independente – 60:40). Todos têm apoio de cabeça, espaços de arrumação e saídas de ventilação.

Ainda assim, a última fila não é realmente compatível com adultos. Este tipo de carro com sete lugares destina-se ao transporte de três miúdos e dois avôs, ou os míudos e os respetivos colegas da escolinha de futebol, por exemplo. E ainda tem algum espaço de arrumação atrás da última fila de bancos. E se for preciso pode rebater o sétimo banco para ter mais capacidade de carga. Se rebater os últimos dois bancos, fica com uma mala de 560 l de capacidade. Seja como for, pais que têm cinco filhos dificilmente conseguem fazer a sua vida com um crossover de sete lugares. Precisam de um autocarro e de muitos tranquilizantes – coitados!

Na sua primeira viagem grande com o Kodiaq, tente encontrar todos os espaços de arrumação no habitáculo. Ou divirta-se com o baú que há sob o apoio do braço, que tem uma série de divisórias internas reconfiguráveis certamente desenhadas por um antigo engenheiro IKEA – ao que parece, a base conta com uma superfície que adere ao fundo de uma garrafa de plástico, permitindo-lhe abri-la com uma só mão. Mas a verdade é que não devia usar garrafas de água de plástico, mas sim um recipiente reutilizável, estilo garrafa para bicicletas. Não se preocupa com o mundo que vai deixar às gerações futuras que viajam na última fila do Kodiaq?

A mala tem um compartimento sob o piso destinado a esconder a carga ou para rebater os bancos. Encontra aí uma lanterna recarregável. Já o raspador de gelo está escondido na tampa do depósito. Os guarda-chuvas residem nas portas dianteiras. As portas têm ainda pequenos protetores de plástico escamoteáveis que as protegem quando são abertas. Tive-as num Ford Focus e são um alívio para quem tem crianças porque estas costumam abrir as portas com força contra muros e outros carros.

Minimizar o stress ao máximo é a grande missão do Kodiaq. É para isso que serve a sua grande versatilidade – sabe que conseguirá sempre abordar qualquer tarefa familiar: transportar muitas pessoas e grandes quantidades de carga, rebocar qualquer coisa ou enfrentar um troço fora de estrada ou uma estrada escorregadia. É tranquilizador e seguro, e até consegue evitar o tédio. Não só porque a condução é minimamente decente, mas também porque o design não é monótono. Há pormenores visuais bonitos e executados com muita qualidade.

De forma subtil, o Kodiaq toma conta de si, bem como da sua família. A vida não tem de entrar em declínio depois da tal encruzilhada. TG

Não confia nos outros condutores? Então vai gostar destes painéis Airbump

Melhor Urbanista

Citroën C3

TEXTO: **PAUL HORRELL**

É na cidade que somos vistos. Portanto, queremos um carro que nos vista bem, que tenha impacto. Este pequeno Citroën é perfeito para a cidade. É moderno – está totalmente na moda –, mas também é intemporável por causa da sua simplicidade e proporções equilibradas.

Não quer ser uma vítima da moda num clone da roupa que todos os outros vestem. Por isso, avance e configure o C3, escolha as cores da carroçaria e do tejadilho, troque as jantes e selecione ou elimine os Airbumps. Lá dentro, a variedade de tecidos e inserções rejeita conscientemente os padrões convencionais dos acabamentos de habitáculo. Nada de listas de competição, pedais perfurados ou inserções em fibra de carbono falsa. Nada de tablier inteligentes nem bacquets de competição. Tem um ambiente calmo destinado a relaxá-lo no stress urbano.

Os Airbumps e as cavas são mais do que afirmações de estilo, e sim proteções contra a natureza agressiva do estacionamento urbano. Para que tenha ajuda nessas manobras, pode escolher uma câmara traseira, e os designers conseguiram, atenciosamente, manter o comprimento do carro abaixo dos quatro metros. Se alguém cometer uma idiotice à sua frente, a câmara integrada guarda as provas. Em momentos mais felizes, pode enviar fotos através de uma *app* dedicada.

Os outros

BMW i3 94 Ah

Este é o i3 com cerca de 200 km de autonomia no mundo real e carregamento rápido. Mais, tem uma vista panorâmica para fora, um habitáculo espantoso e um sistema de regeneração incrível que permite usar só um pedal. E agora já faz viagens para fora da cidade sem stress.

Smart ForTwo

Quando falamos de dinâmica automóvel, referimo-nos ao comportamento do carro a ritmos elevados. Já o Smart é dinâmico abaixo dos 8 km/h. Faz inversões como nenhum outro e enfia-se em qualquer espaço de estacionamento. Portanto, estaciona perto do destino e anda menos a pé!

É um carro fabuloso para andar pela cidade. A direção é leve mas direta, e as passagens de caixa também são suaves, mas a caixa podia ser mais precisa. As molas e amortecedores são moles, o que permite atenuar o choque dos buracos e do alcatrão com pele de ananás, e o C3 até consegue ser bastante silencioso. No meio do trânsito pode explorar o espevitado motor turbo com 1,2 litros de capacidade, com a sonoridade tricilíndrica em destaque. É um motor muito leve, o que ajuda a ultrapassar com facilidade as lombas mais hostis. Também não é largo, o que significa que é ideal para as zonas mais estreitas da cidade e em qualquer parque de estacionamento.

Seria justo afirmar que este ambiente de condução não dá azo a muitas histórias *TopGear*. Só que para a maioria das pessoas, esta é a sua realidade do dia-a-dia. E o Citroën C3 torna-a melhor.

MELHOR QUE ISTO NÃO HÁ

Entregar este título envolveu seis meses de planeamento, dias de condução e uma insolação. Valeu a pena...

TEXTO: **TOM FORD** / FOTOS: **JOHN WYCHERLEY**

Melhor Supercarro do Dia-a-Dia

McLaren 570GT

Não existe um "supercarro prático". É uma contradição ao mesmo nível de "terrorista moderado" ou "bolo dietético". A missão de um supercarro é ser pouco prático. Excêntrico até. Com um aspeto fantástico, e com características tão focadas num só objetivo que um supercarro é tão útil na vida real como os mamilos masculinos, ou aquelas chaves inglesas que compramos a € 1. Sim, há carros estupidamente rápidos que são práticos – o Porsche 911 Turbo é um deles –, mas não é realmente um supercarro. Até tem quatro lugares! E existem para aí uns 500 modelos exatamente iguais ao Turbo – fora alguns detalhes na carroçaria. E depois temos o Audi R8, que tem um aspeto extravagante, tem o motor na posição certa e é muito rápido. Só que é um Audi. E a Audi também faz o A4 2.0 TDI, que recebeu aqui um prémio muito racional. E o R8 tem portas normais, e um supercarro precisa de portas ridículas. Até o supercarro prático. Apresento-lhe o McLaren 570GT.

A McLaren não faz citadinos, utilitários nem berlinas ou carros que passam despercebidos no trânsito. Só faz supercarros. E embora os carros práticos anteriormente referidos estejam no topo das suas árvores genealógicas, o 570 GT é um dos modelos mais "acessíveis" da McLaren. Não se destina a 99% de nós, claro, já que custa, em Inglaterra, 180 mil euros – isso, para os muito ricos, é o equivalente financeiro a comprar um VW Up! com jantes bonitas. Embora use a mesma célula em carbono, o mesmo V8 3.8 biturbo e as mesmas portas tipo asa de besouro do P1 e do 650S, também tem uma... porta da bagageira. Um tejadilho panorâmico em vidro e fecho automático das portas. Suspensão mais mole. Um escape mais silencioso. E emite uma aura mais relaxada e menos agressiva que os irmãos.

Tudo isto pode ser positivo ou negativo consoante o seu ponto de vista. Um demónio alado das pistas como o 675LT pode ser um excelente carro para mostrar aos amigos, mas a verdade é que na via pública só o conduz depressa até à terceira relação da caixa. O P1 recebe toda a atenção e aplausos, mas é um pequeno psicopata implacável concentrado na sua missão em busca de mais e mais velocidade. O 570GT oferece imensa elegância e uma experiência veloz mais acessível sem toda a extravagância diária. Portanto, para testar a hipótese que o McLaren 570GT é um paradoxo colossal, decidimos fazer algo perigosamente impraticável no carro mais prático da McLaren. Vamos fazer uma pequena viagem.

Quando digo "pequena", na verdade quero dizer "longa", e quando digo "perigosamente impraticável" quero dizer apenas "perigoso". É que vou carregar o 570GT com tudo o que conseguir e depois passar em todas as estradas decentes nos Emirados Árabes Unidos – e não só – num par de dias. Isso implica encher a bagageira dianteira com o equipamento do fotógrafo John Wycherley e a bagageira traseira com a minha mala cada vez mais cheia de roupa suja e diversos outros itens desconhecidos, e arrancar. Primeiro, condução urbana: Abu Dabi.

Ah! O 570GT não deixa de parecer-se com todos os outros carros super-rápidos da McLaren – e continua a ter de se atirar para dentro do carro, para a posição de condução baixa –, mas quando o liga não recebe em resposta um rugido agressivo como nos outros modelos. Debita um tom mais ponderado. E há algo de muito estranho em enfiar tantas malas num supercarro – fica sempre a pensar que devem ter saído pelo outro lado! E depois... depois, arranca e encontra uma lomba surpresa (existe uma vasta seleção aleatória nos EAU), e o GT recusa terminantemente raspar qualquer parte no nariz no alcatrão. Consegue ver bem para fora do carro – útil quando os condutores locais aparecem velozmente a partir de qualquer ângulo, e quando enfia acidentalmente uma roda num buraco que incapacitaria muitos supercarros, o GT limita-se a atenuar a pancada e a seguir viagem. É confortável e relativamente silencioso. Muitas horas na autoestrada E65 depois, percebo que gosto deste ambiente menos radical. Torna-o menos tenso.

É possível, no entanto, que as coisas não corram bem na chegada ao primeiro destino: Empty Quarter. Se sair de Abu Dabi para sul, em direção a Hamim, pode virar à direita até chegar perto da cidade oásis de Liwa. Se voltar a apanhar a estrada para sul, chega à orla do Empty Quarter e à estrada que atravessa um mar de dunas em direção a Tal Mireb, também conhecida como "Colina Horrificante". Esta impressionante duna tem cerca de 300 metros de altura, situa-se na estrada de Moreeb e é palco de uma espécie de corrida arenosa por parte dos locais...

"A estrada atravessa as dunas em direção à 'Colina Horrificante'"

Estrada épica #1

MOREEB

É, basicamente, o ramal de 24 km de acesso à duna de Tal Moreb, com 300 m de altura. O piso é traiçoeiro

E é tão perigoso quanto soa. Mas a estrada para lá chegar não tem, basicamente, saída, e serpenteia através do género de paisagens desérticas que vê nos documentários da BBC. Ou em *Guerra das Estrelas*. Quando não há eventos planeados, a estrada não tem trânsito. Carrego numa série de botões e mexo em seletores para colocar o 570 no modo Track, e o som do silêncio é arruinado por um trólei de malas que voa baixinho.

Duas coisas tornam-se imediatamente óbvias: a primeira é que este é um McLaren a sério, e mesmo uma versão menos potente do motor 3.8 produz 570 sonoros cavalos, e a segunda é a seguinte: tem de arrumar muito bem a carga na bagageira traseira *antes* de começar a atirar o carro para as curvas. Caso contrário, pode ser decapitado por uma mala cheia da sua própria roupa interior suja. A sensação de que o GT poderá ser demasiado conservador dissipa-se. Com o modo Track ativo, o GT atinge os 100 km/h em apenas 3,4 segundos, os 200 km/h em 9,8 segundos, e só pára de acelerar aos 328 km/h. O quarto de milha (400 m) é percorrido no mesmo tempo (ou menor, depende de quem pergunta) que o F1 – 11,1 segundos. Não tem o travão aerodinâmico traseiro ativo dos irmãos mais rápidos, e a carroçaria do GT adorna um pouco mais, mas consegue assustar o passageiro na mesma.

Mais do que isso, os ritmos que assume no GT são mais compatíveis com o poder de processamento do cérebro humano. O carro inclina-se mais do que, por exemplo, um 675LT, e as curvas são feitas a velocidades inferiores, mas isso garante que chega mais informação ao

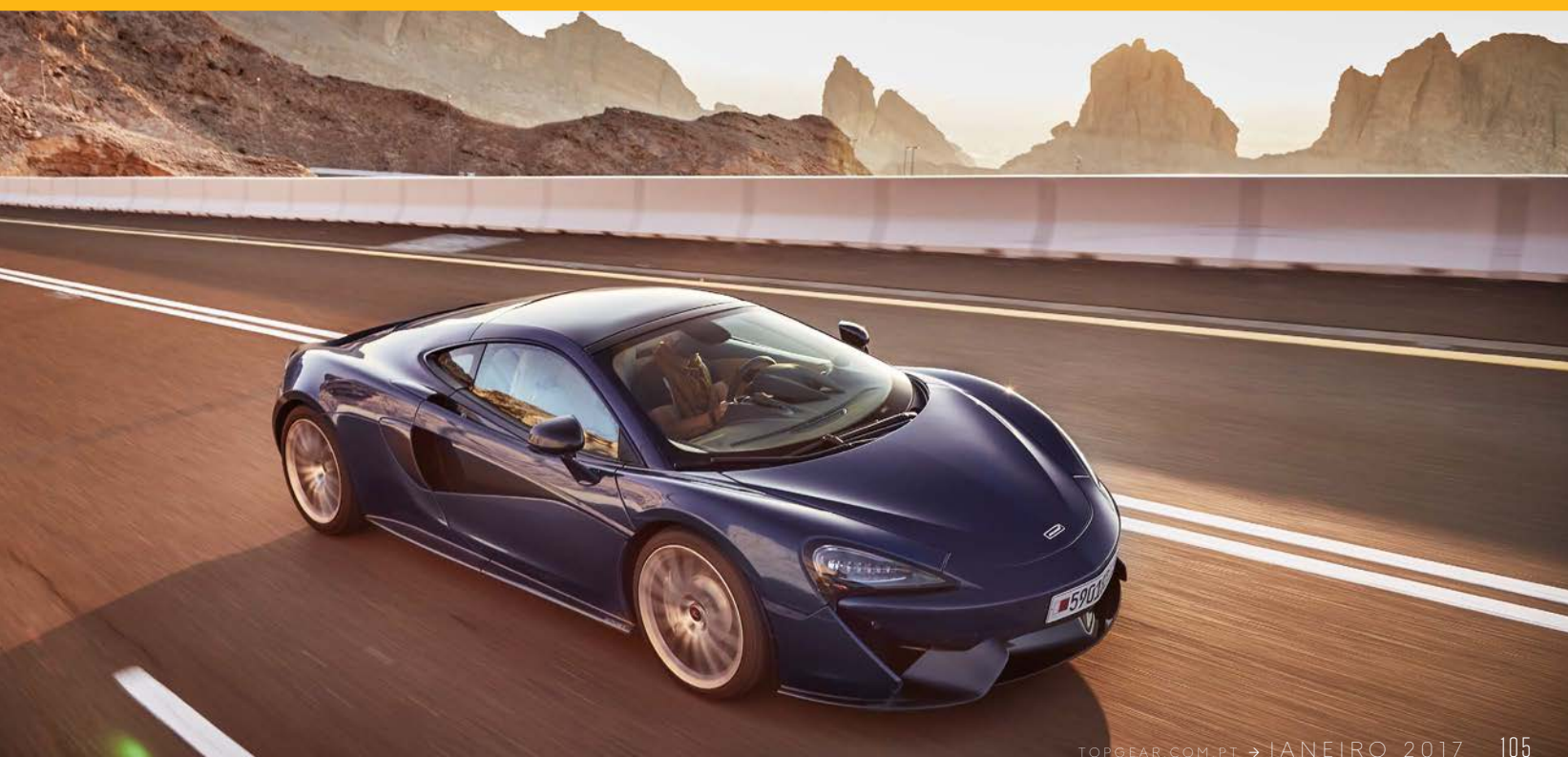
"Em modo Track, o som do silêncio é arruinado por um trólei que voa baixinho"

A porta da bagageira é mais prática do que parece. Sim, é um supercarro

Estrada épica #2

JEBEL AL HAFEET

Foi eleita "a melhor estrada de condução do mundo": 60 curvas em menos de 12 km, e vistas incríveis

McLAREN 570GT
Preço: € 183.000 (UK)
Motor: 3.799 cc, V8 biturbo, 570 cv às 7.500 rpm, 600 Nm às 5.000-6.500 rpm
Transmissão: aut. SSG, 7 vel., tração traseira
Performance: 0-100 km/h em 3,4 s, 328 km/h vel. máx.
Peso: 1.495 kg

Estrada épica #3

JEBEL AL JAIS

Provavelmente a melhor estrada do mundo. Quase 32 km de tudo o que sempre quis. Vá até lá. Hoje!

Mesmo com 43° e tejadilho em vidro, o GT revelou-se um sítio agradável

As mensagens do dia dos namorados nos Emirados são muito ambiciosas

condutor sobre os limites do GT. Só que aqui os limites são móveis. Para começar, o alcatrão da estrada de Moreeb até pode parecer impecável e adesivo sob os 43 °C, mas o 570 está a sugar areia do piso à sua passagem. As margens são invadidas pelas dunas, e basta cortar a curva errada para enfiar este McLaren numa duna. Esta é, muito provavelmente, uma das estradas mais espetaculares dos EAU, mas não é a melhor para conduzir. Está na hora de avançar.

Para norte, desta vez, e mais autoestrada. Autoestrada monótona em linha reta, que faz parte do plano de modernização constante dos Emirados. Embora o 570 receba menos carbono na sua construção e um habitáculo menos exótico do que o dos irmãos mais velhos de forma a reduzir os custos, os bancos mais largos e confortáveis e a consola central simplificada funcionam na perfeição. Até tem o excelente sistema opcional de som da Bowers & Wilkins com 12 altifalantes que nos fez companhia até à estrada de montanha de Jebel Hafeet – a viagem demorou quatro horas para nordeste, e esta é uma das melhores estradas do mundo, com 11,9 km e 60 curvas de rampa brilhante.

É boa, disso não há dúvida. Duas vias a subir, uma a descer, pouco trânsito e piso irrepreensível. No cimo há um hotel, um pequeno palácio e alguns outros edifícios, e um miradouro que dá acesso visual a toda a área de Al Ain em 360 graus. Chegamos ao pôr do sol, e sem a traiçoeira areia de Moreeb, o GT consegue finalmente recorrer aos seus travões em aço sem limitações. E são bons. O carro explora melhor este traçado com a segunda, a terceira ou a quarta relação engrenada, uma dança entre as patilhas que acionam a brilhante caixa SSG de sete velocidades, o acelerador e o travão. Com ênfase no travão. O pequeno McLaren encontra ainda mais aderência na dianteira e mostra-se comicamente rápido – e é irritante o facto de a traseira não se perturbar com a aceleração a fundo. E quando finalmente consigo fazer a traseira dançar, a ausência de um diferencial traseiro a sério não me permite manter a derrapagem. Alguém mais capaz talvez consiga, claro. Ficamos por ali até a noite envolver a colina com os seus braços aveludados, e vemos as luzes de Hafeet à distância. E depois parece que entrámos no videojogo mais fixe de sempre. Só que já é tarde e temos de ir para o hotel – amanhã há mais.

Ainda temos pela frente algumas horas de caminho até à estância balnear de Ras Al Khaimah no norte do país. É um percurso aborrecido, com estradas más e limites de velocidade reduzidos com controlos frequentes. Em qualquer outro carro, seria uma viagem frustrante. Mas depois de sair da incrível estrada de Hafeet, o GT relaxa de imediato e segue calmamente até ao hotel. Fizemos mais de 1.000 km segundo o computador de bordo, e não tenho dores nas costas... Por enquanto!

Na manhã seguinte, acordamos antes de o sol nascer e arrancamos na direção da montanha mais alta dos EAU, por uma estrada que tem apenas um par de anos: Jebel al Jais. Não é fácil de encontrar porque não existem sinais, e a estrada não tem um destino. Acabará por encontrar um hotel e uma estância de esqui no cimo mas, por enquanto, a Jebel al Jais é uma estrada para lado nenhum: o alcatrão pura e simplesmente termina. Na subida sob escuridão total – não há iluminação –, tenho uma sensação sinistra embora a estrada em si seja fantástica. Decidimos acampar ao lado de umas cabras e esperar pela luz.

“Descobrimos que acampámos às portas do paraíso”

Descobrimos depois que acampámos às portas do paraíso.

Olhamos para baixo. Para baixo, e para o horizonte, e vemos aquele que deve ser o troço de estrada pública mais perfeito do planeta. Uma vez mais, duas vias para subir, uma para descer. São 25 quilómetros de alcatrão imaculado, que inclui diversas retas de tamanho considerável no vale ao fundo, uma zona mais técnica e desafiante na secção central e ganchos largos mais perto do cimo. Está, sem contar com o pesado ocasional e um ou outro carro de aluguer, deserta. Passagem de Stelvio? Esta estrada faz a Stelvio parecer um caminho de cabras. A Grossglockner parece uma cidade à hora de ponta em comparação. A estrada de Palms a Pines perto de Los Angeles? O Nürburgring? Lamento, mas não. Esta não é uma estrada. É uma peregrinação.

E é aqui que eu devia arrepender-me de estar ao volante do 570GT. Devia querer *mais*, um carro mais exótico. Só que isso não acontece. Porquê? Porque a estrada não apresenta um traçado típico de circuito. É uma experiência. O resto das montanhas Hajar arranham o céu, as cores variam entre o cinzento, o castanho e o vermelho do nascer do sol. A estrada tem uma cadência própria, qual batimento cardíaco, e se acelerar demasiado e abusar pode correr o risco de perder esse ritmo, ou a paisagem. Não é que não tenhamos acelerado, mas o GT concede mais espaço a outras coisas, e não apenas ao consumo frenético de curvas. Mesmo cheio de malas e equipamento, é ágil e liga-se intimamente ao condutor. Produz todos os ruídos certos – tanto os escapes como os pneus, que parecem estar a adorar toda a aderência do piso. Mas não é raivoso nem extremamente dominante como a maioria dos supercarros. Move-se sob travagem, não está constantemente colado ao chão e até exibe alguma subviragem. Não deixa, claro, de ser um carro extremamente competente que só é batido por carros no patamar superior do mundo automóvel, mas para algo com este aspeto, o seu caráter grita mais "viagem por estrada" do que "circuito". Passamos o dia na Jebel al Jais. Acho que não pisquei os olhos uma única vez.

Foi difícil deixar para trás uma experiência quase religiosa, mas ainda temos de visitar mais um sítio: a estrada Al Khasab na península de Musandam. Assim, relutantemente, fazemos as malas e voltamos a rumar para norte. A estrada Khasab corre junto à costa e segue a península que compõe o topo dos EAU, mas atravessa um enclave de Omã. Esse enclave faz fronteira com o Estreito de Ormuz, entre o Golfo de Omã e o Golfo Pérsico, e tem vista para o Irão. A passagem para o território de Omã envolve muitas horas de papelada e burocracias, mas acabamos por conseguir passar e encontramos outra maravilha.

O estreito brilha e as montanhas colapsam e afundam-se no mar em câmara lenta geológica. A estrada corta a zona inferior do país, enrola-se em baías azul-turquesa e mesquitas imponentes – a Al Khasab demonstra ser outra das pedras preciosas na coroa do Médio Oriente. Mas (e este é um ponto importante) a estrada tem muito trânsito. Turistas e habitantes locais, e muito comércio. O McLaren sente-se preso, limitado e castrado. Adoramos a paisagem e lamentamos o trânsito. No dia seguinte, voltamos para sul, e passamos demasiado perto daquele que é o novo ícone na minha liturgia pessoal: Jebel al Jais. Terminamos a viagem com mais de 2.000 km percorridos, andámos depressa, devagar, e passámos em troços espetaculares e outros espetacularmente monótonos. Atravessámos aldeias e cidades, conduzimos à noite e durante o dia, e nunca lamentei o facto de ter o 570GT como companheiro. Quando voltamos a Abu Dabi, não tenho dúvidas de que o McLaren 570GT é o supercarro mais prático do mundo. E que encontrámos uma das melhores estradas do mundo para o provar. TG

"As montanhas afundam-se no mar em câmara lenta geológica"

Estrada épica #4

AL KHASAB

Acompanha o topo dos Emirados e tem vistas incríveis para o Estreito de Hormuz. Lenta mas bela

OS MELHORES CARROS do mundo

Habitáculo do Ateca mistura novidades com detalhes presentes noutros carros do Grupo VW

Melhor para Famílias Modernas

Seat Ateca

Por um lado, o facto de o Seat Ateca ser um carro tão bom é um choque. É que a Seat nunca tinha produzido um *crossover*. Na verdade, chega alguns anos atrasado à feroz guerra que existe num dos campos de batalha automóveis mais concorridos de sempre. Trata-se de um conjunto de segmentos em que é dificílimo inovar, destacar-se ou perturbar a ordem estabelecida. Bem, o Ateca consegue.

Por outro lado, os rivais derrotados do Ateca choramingam que a Seat pertence ao Grupo VW e que pôde recorrer a uma década de conhecimentos (VW Tiguan, Audi Q3 e Skoda Yeti), I&D, plataformas e motores avançados, e até dispositivos tecnológicos. E têm razão. Mas algo nos diz que a própria VW ficou um pouco incomodada com o requinte e a competência do Ateca.

Em todo o caso, não temos nada a ver com as discussões na direção da VW. Estamos mais interessados na forma como este brilhante Seat resolve a vida de uma família apressada, poupada e muito exigente. O *crossover* é o novo carro de família por excelência. E este cumpre tudo aquilo a que se propõe.

A condução é excelente porque o Ateca consegue manter a energia e precisão que torna o Leon uma proposta tão viável, sem prejudicar o conforto em nome da dinâmica apurada. O aspeto ligeiramente quadrado torna-o superespaçoso, o que garante a sua utilidade mesmo que a família cresça ou tenha mais malas para transportar. A montagem é excelente e até gostamos que o habitáculo seja muito sóbrio invés de espalhafatoso. Especialmente quando a disposição interior é tão lógica.

Pode escolher o ligeiramente submotorizado 1.0 turbo a gasolina ou um dos dois blocos diesel. A caixa de velocidades manual é um mimo e o sistema de tração integral é útil fora de estrada. No geral, o carro é bonito e o preço muito competitivo. É um *crossover* de que vai ter orgulho em comprar.

TEXTO: OLLIE KEW FOTOS: MARK FAGELSON

Melhor Desportivo

Porsche 911R

TEXTO: **CHRIS HARRIS & CHARLIE TURNER**

DOPPEL

Os gémeos que definem a perfeição...

Melhor Arma de Inverno

Porsche 911 Carrera 4S

FOTOS: **MARK RICCIONI**

GÄNGER

... por razões muito diferentes

O ser humano tem o hábito de desejar um futuro que contém muito do passado, e normalmente esses desejos nostálgicos são despropositados. Quem considera a temporada de 2016 de Fórmula 1 péssima deve voltar a ver algumas corridas dos anos 80, da chamada "Era Dourada" e perceber a seca monumental em que muitas se tornavam. No mundo da condução, é difícil contornar o facto de que a maneira antiga pode muito bem ser a melhor. O Porsche 911R é prova disso mesmo.

Tem de escolher o seu vocabulário com cuidado quando descreve esta máquina, principalmente porque dizer que "o 911 se inspira no passado" evoca imagens de inúmeros carros da marca dos anos 70 a saírem de estrada em dias de chuva. Mas este é um desportivo "do antigamente": usa um motor atmosférico com 500 cv e tem uma caixa manual de seis velocidades. Não tem propulsão híbrida, distribuição de binário nem outra pretensão para além de oferecer uma condução gratificante. Nem sequer teria rodas traseiras direcionais caso a Porsche conseguisse provar que não melhora a experiência de condução. Como não conseguiu, esse sistema permaneceu.

É um carro cuja presença filosófica prevalece sobre os feitos mecânicos. A marca agarrou nas peças caras do GT3 RS, livrou-se da carroçaria larga e da asa, e criou a caixa manual que prometeu não criar quando anunciou o seu futuro dedicado às automáticas com o 991 GT3 em 2013. A Porsche cedeu à pressão dos clientes e criou o 911 que os sádicos do 911 queriam.

Os resultados excederam as expetativas: o gritante *boxer* de seis cilindros parece ter uns 50 cv extra por causa da caixa manual, o chassis liga-o à experiência como nenhum outro rival consegue e as passagens de caixa são magníficas. O 911R desloca a narrativa das prestações elevadas do tempo por volta em Nürburgring para a simples diversão em conduzir um excelente carro, e satisfazer o condutor. E nessa categoria, que é uma das mais importantes no mundo automóvel, o 911R é um dos melhores desportivos de sempre. CH

Tal como muitos homens, o 911R dispensa as patilhas

"O C4S é o pacote completo que é difícil bater"

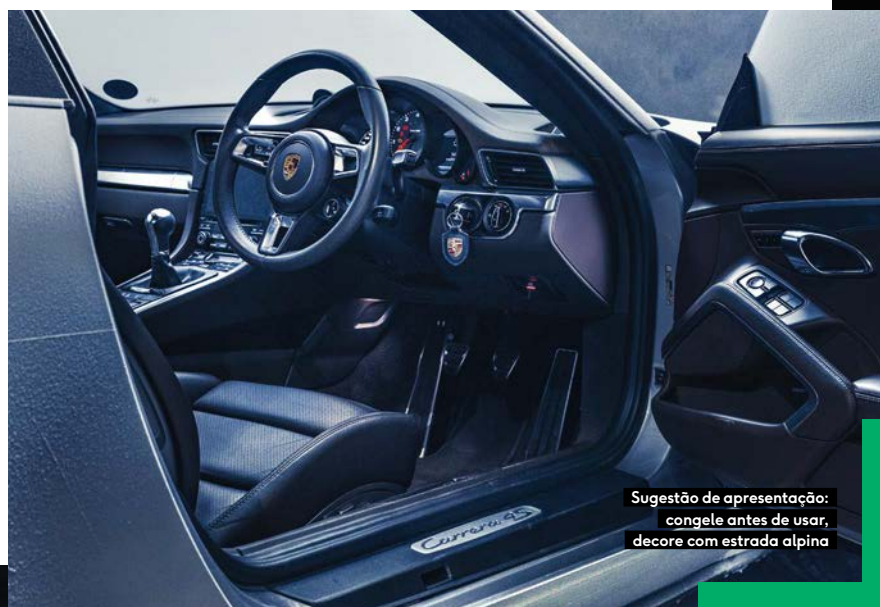
Farto de travões em sobreaquecimento? O que acha de congelá-los?

O responsável pela nossa garagem detetou um problema com o termóstato

911R com uma escolha de tecido saída dos anos 70

O nosso vencedor do prémio de melhor carro do ano recebeu outro galardão

Se o 911R representa a derradeira investida de um Porsche purista com motor atmosférico, o Carrera 4S representa um futuro mais desafiante. Milhares de centímetros de colunas de texto foram gastos nos últimos 12 meses a discutir o sacrilégio que é o alinhamento de versões turbo do 911 991. Num mundo em que a pureza mecânica é considerada superior, a atualização da atual geração do 911 foi muito criticada. Mas o mundo seguiu. Para assegurar o futuro do 911, a eficiência ditou a necessidade do turbo. Enquanto choramos a perda da pureza mecânica dos motores aspirados, os motores turbo reforçaram o binário (mais 60 Nm em relação ao anterior), e os consumos e as prestações melhoraram, o que resulta num desportivo mais indicado para o dia-a-dia. Combine tudo isso à carroçaria mais larga do GT3, à tração integral, ao sistema de quatro rodas direcionais, ao escape desportivo e à caixa de velocidades manual e percebe que a marca atraiu grande parte dos puristas com um pacote completo difícil de bater.

Na rotina diária, o Carrera avança calmamente pelas ruas da cidade sem problemas, mantendo-o ligado ao mundo graças ao Apple CarPlay ou ao próprio PCM da Porsche. Precisa de levar a família a algum lado? Enfie as crianças relutantes nos "bancos" traseiros e até 125 litros de carga na bagageira e arranque. Depois de os largar, pode ir para casa pelo caminho mais longo. Existem, claro, versões mais rápidas do 911 (até há versões de tração integral mais rápidas), mas nenhum inclui caixa manual e a incrível, e genuinamente gratificante, ligação entre pés, mãos e mecânica impossível nos carros com caixa automática. Este carro está tão à-vontade com uma condução acelerada pela sua estrada secundária preferida como numa viagem calma até um Alpe coberto de neve após devorar quilómetros de autoestrada. É a amplitude de capacidades do Carrera 4S que o faz brilhar e que o torna a Melhor Arma de Inverno *TopGear* 2016. CT

Sugestão de apresentação: congele antes de usar, decore com estrada alpina

OS MELHORES CARROS do mundo

Melhor para Domingos Egoístas

BAC Mono 2.5

Para duros!

Rory Reid contraria os elementos e o seu bom senso na Ilha de Man

FOTOS: **ROWAN HORNCASTLE**

S ão 07:30 na Ilha de Man. Está tão frio que o muco no meu nariz congelou, deixei de sentir os dedos dos pés e está a entrar água gelada da chuva para dentro das minhas calças.

O meu humor deveria melhorar por causa do BAC Mono que tenho à frente, mas a verdade é que estou apavorado. Estou prestes a arrancar com aquilo que é praticamente um carro de corrida sem ajudas eletrónicas numa estrada tão molhada que mais valia estar coberta de cascas de banana.

Estou aqui porque quero sentir como é fazer a corrida TT, agarrado precariamente a uma supermota a 320 km/h e a passar por aldeias enquanto o público aplaude. Como não estou habilitado a conduzir motas potentes, o Mono, que é quase uma supermota com quatro rodas, também serve.

Não é fácil sentir aquela adrenalina. E neste carro não basta entrar lá para dentro e conduzir. Tem de passar três ou quatro minutos a olhar para ele, a absorver o design estapafúrdio. Os componentes da suspensão traseira vivem ao lado de um escape central que parece um jato. As cavas das rodas dianteiras são tão largas que a equipa de design da Aston Martin deve ter ficado ciumenta.

É uma máquina linda. Se o Batman não tivesse carta de mota, conduziria um BAC.

O processo de entrada é complexo. Não tem portas, apenas uma entrada minúscula para o cockpit. Tenho de retirar o volante, como um piloto de F1, antes de cair desajeitadamente para cima do banco rijo em fibra de carbono. A posição de condução é única num carro de estrada. Não se senta no Mono – deita-se nele e fica a olhar para um volante cheio de botões e interruptores.

O Mono acorda com raiva e assume um ralenti que impede qualquer conversa perto dele. Dizem-me qualquer coisa, mas não ouço nada. Encolho os ombros ou aponto para as orelhas quando tentam falar comigo, mas depois percebo que não vale a pena e decido apenas ignorar o que se passa em volta.

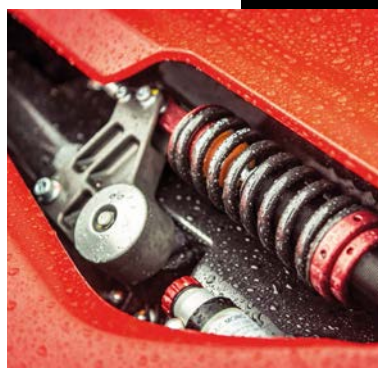
Esta é a mais recente versão do Mono e é ainda mais potente. A BAC livrou-se do Ford 2.3 de quatro cilindros afinado pela Cosworth e passou a usar um Ford Duratorq 2.5 preparado pela Mountune. A potência passou para os 309 cv, o que dá ao Mono, de 580 kg, uma relação peso-potência parecida à do McLaren P1.

Os números impressionam: 0-100 km/h em 2,8 segundos e 274 km/h de velocidade máxima. Normalmente, estaria feliz por poder usar e abusar de um carro com estas características, mas com este tempo e este piso não estou feliz, estou assustado.

Há uma clara sensação de enorme inevitabilidade quando chego às estradas sem limites da Ilha de Man. Acelero mais e sinto que o novo motor envia vibrações agressivas pelo meu corpo acima. Parece que estou sentado numa máquina de lavar no ciclo de rotação – mas uma máquina de lavar que está a cair de uma ribanceira a alta velocidade.

Rory prepara-se para entrar na banheira menos confortável do mundo

Por alguma razão, a empresa Transportes Reid não gerou grande lucro

BAC MONO
Preço: € 193.895 (UK)
Motor: 2.488 cc, 4 cil., 309 cv, 308 Nm
Transmissão: seq. 6 vel., tração traseira
Performance: 0-100 km/h em 2,8 s, 274 km/h
Peso: 580 kg

Se acelerar a fundo, as rodas traseiras não conseguem evitar derrapar. Passo a ter de engrenar mais cedo a segunda, a terceira e até mesmo a quarta relação, e cada zona mais molhada do piso perturba a traseira de tal forma que fica com vontade de trocar de posição com a dianteira. Passo diversos minutos da condução a tentar perceber se entrou mais água para dentro das minhas calças ou se tive um acidente.

Quando ganho mais confiança, o ritmo acelera. Acima de 112 km/h, os pingos de chuva parecem minipregos que me espetam a cara. Um inseto voador explode com tanta violência na minha bochecha que chego a pensar que alguém atirou uma pedra.

Olho de relance para o velocímetro, mas é inútil – não consigo ver nada. A alta velocidade, o vento começa a intrometer-se atrás dos meus óculos de sol, e o Mono vibra tão violentamente que os números no volante são um borrão. A velocidade continua a subir, e eu começo a fazer subconscientemente força contra o cinto, olhos atentos, e a pensar porque é que ainda não inventaram escovas para limpar óculos de sol.

Numa pista com tempo ameno, esta seria uma condução de sonho, mas aqui é um desafio. Estou praticamente deitado num foguete quase sem carroçaria que atinge 274 km/h – é um objeto alienígena!

Um pouco depois, vejo o que parece ser uma curva e tento travar o mais suavemente possível. O Mono não tem ABS, e bloquear as rodas seria mau. Lá consigo

reduzir a velocidade na esperança que os pneus *semislicks* se consigam agarrar o suficiente ao piso mesmo que esteja encharcado. Conseguem. O Mono não cede.

Nas curvas a baixa velocidade, o carro mostra-se surpreendentemente neutro. Sim, é relativamente fácil descolar a traseira do alcatrão, mas este é um carro que perdoa o condutor. O Mono tem uma tendência natural para a subviragem, mas dá-me todo o tempo do mundo para, se quiser, acelerar e fazer a transição para a sobreviragem. E mantém essa atitude durante muito, muito tempo. Há um equilíbrio inesperado nesta máquina que a torna estranhamente clemente – mesmo que conduza sob chuva.

Depressa consigo explorar mais potência. Sou um foguete nas retas e rápido nas curvas, e (ainda mais importante) sei que o carro não me vai atirar do penhasco. Claro que não chego sequer perto do nível máximo de prestações do carro: a chuva e o facto de esta ser uma estrada pública só permitem explorar uma fração do potencial do Mono. Só que consegui sentir o que é fazer a icónica prova da Ilha de Man.

Sinceramente, prefiro partilhar o entusiasmo de um bom carro com um amigo, mas há algo de especial em defrontar completamente sozinho uma boa estrada com um bom carro, mergulhar na pureza da experiência com uma máquina que adora velocidade. Precisamente por essa razão, o BAC Mono recebe o nosso prémio para Melhor Carro para Domingos Egoístas. TG

"O Mono tem a relação peso-potência do McLaren P1"

Entrada de ar também serve de compartimento para Toblerones

OS MELHORES CARROS do mundo

Banda

Melhor Carrinha
Volvo V90

de metal

Acha que a sua família tem muito material?
Uma banda de *death metal* tem mais...

TEXTO: JASON BARLOW / FOTOS: BARRY HAYDEN

Será que as carrinhas ainda têm muita saída? A ascensão imparável do SUV e do seu primo *crossover* estão a conquistar território outrora ocupado pela carrinha, mas num ano marcado por eventos chocantes – a morte de David Bowie, a subida ao poder de Donald Trump – há algo de muito tranquilizador na humilde carrinha. São tão estáveis que não se incomodam nada com a presença de uma banda de *death metal*.

Não que a Classe E e a V90 sejam especialmente radicais. O preço da Mercedes começa nos € 59.250 e o da Volvo nos € 54.865, e isso antes de começarmos a explorar os extras (e estamos a falar de uma exploração estilo Amazónia). Felizmente, representam o ponto de entrada em duas das experiências automóveis mais envolventes de 2016.

Examinemos as carrinhas a partir do interior. Gorden Wagener, diretor de design da Mercedes, disse-me que as melhorias na nova geração da Classe E são tão inovadoras que catapultaram o carro duas gerações para a frente. Wagener trabalha há muito tempo na Mercedes, e não há qualquer dúvida que a atual geração do Classe E demonstra bem o seu talento e é um sítio excelente para se estar. Claro que continua a existir a versão despida, estilo táxi de Estugarda, com instrumentos a carvão e infoentretenimento alimentado por um hamster numa roda. É o transporte ideal para uma banda, dada a robustez inerente da Classe E. Se escolher a motorização seguinte, tem acesso a pele suave, espantosos acabamentos em madeira e uma série de sistemas tecnológicos. Ah! E bancos parecidos com Alicia Vikander em *Ex Machina*, e um carro com capacidades autónomas.

A Classe E 220d que aqui vê, passou pela tal exploração dos extras. Por 2.300 euros tem acesso ao Comand Online, que inclui um interface multimédia completo, integração com telemóvel, touchpad e assistente de sinais de trânsito e o ecrã adicional de 12,3 polegadas no tablier. O ecrã principal, que substitui o painel de instrumentos tradicional, é configurável e inclui os modos Classic, Sport e Progressive, enquanto o ecrã central pode exibir a navegação ou a informação do sistema multimédia, ou ambos numa resolução espantosa. Tem à sua escolha 64 cores de ambiente diferentes. O carro faz a sua sala parecer monótona, a menos que o seu nome seja Kevin McCloud.

O volante incorpora duas pequenas superfícies táteis que odiei nas primeiras vezes que utilizei, mas depois decidi que não conseguia viver sem elas (o tempo de resposta pode ser configurado para que seja menos hiperativo). Há ainda um comando rotativo e a asa tátil sobre o comando, o que transforma este carro num dos veículos mais táteis e sensíveis de sempre. Seja como for, o habitáculo do Classe E põe os rivais de Munique, Ingolstadt e Coventry a um canto.

MERCEDES-BENZ E 220d STATION

Preço: € 61.999
Motor: 1.950 cc, 4 cil., 194 cv, 400 Nm
Transmissão: aut., 9 vel., tração traseira
Performance: 0-100 km/h em 7,7s, 235 km/h
Peso: 1.780 kg

Então e Gotemburgo? Bem, aí a história já é outra. Se entrar nesta Volvo depois de sair da Classe E Station, vai achar que a proposta dos alemães é algo forçada. Por sua vez, a proposta sueca consegue ser o antídoto para a obsessão de 2016 com a conetividade total e gratificação instantânea sem deixar de oferecer conetividade total e gratificação instantânea. Os bancos são magníficos, tanto em bom aspeto como em conforto, a posição de condução é impecável e o ecrã tátil Sensus Connect de 9,0" ilustra na perfeição a interface estilo Apple que se tornou a evolução tecnológica equivalente aos polegares opostos.

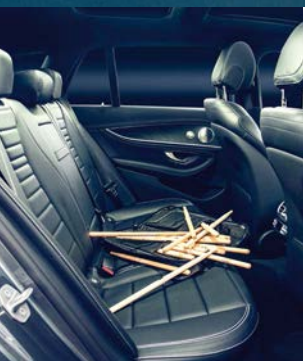
Os miúdos adoram-no, embora os submenus sejam, verdade seja dita, algo confusos, e o ecrã não seja imediatamente legível. Isso implica retirar os olhos da estrada durante demasiado tempo, e eu prefiro o contacto físico no que diz respeito ao ajuste do ar condicionado ao invés dos comandos digitais da V90.

"A V90 é o antídoto para a obsessão com a gratificação instantânea"

VOLVO V90 D4
Preço: € 54.865
Motor: 1.969 cc, 4 cil., 190 cv, 400 Nm
Transmissão: aut., 8 vel., tração dianteira
Performance: 0-100 km/h em 8,5 s, 225 km/h
Peso: 1.696 kg

O secador de cabelo na bagageira da V90 foi um sucesso

A banda aprovou gestualmente a nova Volvo V90

"Vocalista transtornado de capot" é um dos extras menos populares da V90

A Volvo compensa esse facto ao armar o carro com tantos sistemas de segurança que é de espantar que o carro queira arrancar numa segunda de manhã. Esta coisa é mais paranóica do que Julian Assange e Edward Snowden juntos; Run-off Road Mitigation and Protection (que corrige a direção se o carro estiver prestes a sair da estrada, e aplica a pré-tensão dos cintos se perceber que a colisão é inevitável), City Safety (que deteta ciclistas, peões e objetos diversos), Pilot Assist e Adaptive Cruise (que oferecem praticamente condução autónoma), para além de deteção de ângulo morto, assistência ao estacionamento e muitos outros sistemas... É um exagero, especialmente quando o carro tem tendência para efetuar uma paragem de emergência antes do condutor, e com brusquidão suficiente para dar ao dono da carrinha Volvo um enfarte (possivelmente causando um acidente, o que seria extremamente irónico).

Pode desligar estes sistemas todos.

Estes carros são tão convincentes enquanto sítios excelentes para se estar que é fácil esquecer que são, na verdade, meios de transporte. E não apenas para os seres humanos cabeludos, mas também para as suas baterias e guitarras. A Volvo V90 devora 560 litros de carga, 1.526 l com os bancos rebatidos, e prefere apresentar uma traseira mais bonita ao invés de conceder ainda mais espaço. A Mercedes não: dispõe de 640 l (1.820 l com os bancos rebatidos) e é suficientemente larga para uma palete. Conseguiu depositar mais amplificadores, e é melhor carro para bandas que o sueco.

O 220d usa o novo diesel de 2,0 litros com bloco em alumínio e pistões reforçados em aço, que inverte o padrão habitual de forma a reduzir fricção e melhorar a eficiência termodinâmica. As emissões poluentes foram reduzidas graças à recirculação melhorada dos gases de escape, e a Mercedes trabalhou arduamente para minimizar o NO_x. O resultado? Uma média anunciada de 4,2 l/100 km, apenas 102 g/km de CO_2 e um motor inovador que é realmente poupado.

O combustível que utiliza está atualmente sob pressão, mas o 220d mal vibra quando assumimos velocidades elevadas e quase não se ouve quando esmaga o acelerador e recorre aos 400 Nm. A caixa automática 9G-Tronic percorre as relações como se tivesse dentro um suflê mecânico, e a condução é suave mas rápida, a menos que evoque o Nico dentro de si... Mas para quê?

"No que diz respeito a carros autónomos, temos de ser os primeiros; não podemos ser apenas seguidores", disse-me há uns meses Dieter Zetsche, CEO da Mercedes. Daí a presença do sistema Drive Pilot (mais 2.350 euros), que recorre a uma câmara estéreo, sensores por radar e uma pequena caixa engenhosa dentro da asa traseira para acelerar, travar e mudar de via autonomamente,

"É mais paranóico do que Julian Assange ou Edward Snowden"

Barlow tenta escapar aos tipos cabeludos e muito barulhentos

MUITO OBRIGADO AOS **KILLIT**. VÃO ESTAR EM DIGRESSÃO EM 2017, VÁ A WWW.KILLITBAND.COM PARA SABER MAIS

para além de desempenhar outras funções de segurança. O novo Classe E leva mais além a infraestrutura de comunicação "carro-a-X" e com a nuvem, transmitindo informação diversa e avisos de segurança. É altamente admirável, e Dieter levará certamente a sua avante, mas o sistema ainda não funciona bem: na primeira vez que o utilizei, foi o ser humano que teve de intervir diversas vezes, e não tive coragem para utilizá-lo na A40 à saída de Londres durante a hora de ponta.

O comportamento inconsistente da suspensão desta Classe E é feitio, e não defeito: com a suspensão pneumática opcional, muitas das imperfeições do piso não perturbam o conforto, mas os buracos e as depressões e lombas mais graves incomodam os ocupantes. No entanto, o chassis é fantástico e os cinco modos de condução ajustam a direção, a suspensão e a propulsão. A E220d Station é um candidato sério ao prémio "melhor carro do dia a dia do mundo".

Só que o mesmo é válido para a V90. "Agradavelmente descontraída", concluímos nós após o primeiro encontro com a sueca. Desde então, conduzimos tanto a berlina S90 D5 de tração integral – que usa o sistema PowerPulse para forçar ar comprimido a entrar na admissão – como esta versão de 190 cv e 400 Nm que não usa esse sistema e tem apenas tração dianteira. Sim, este não é um carro de aceleração fulgurante, e a suspensão traseira mista com barra de torção dá primazia ao conforto – a V90 é uma carrinha que gosta de ritmos calmos e isso torna a condução relaxante, o que até é bom.

A decisão da marca em usar a plataforma SPA (Scaleable Product Architecture) e diversas versões dos motores 2.0 a gasolina e gasóleo pareceu demasiado corajosa quando foi anunciada, mas o fabricante sueco sabia o que estava a fazer. É provável que não queira ir pelo caminho longo para o seu destino, mas também não vai querer sair do seu interior acolhedor quando lá chegar.

Num ano em que todo o género de certezas foi pela janela fora, há uma que continua a ser perfeitamente válida: os veículos que tentam agradar ao maior número de pessoas possível podem ser excelentes, especialmente se estivermos a falar da nova Volvo V90. TG

OS MELHORES CARROS do mundo

F-Pace: grande por dentro, igualmente grande por fora

Melhor para Nunca Sair do Alcatrão

Jaguar F-Pace

A Jaguar conseguiu realmente o que pretendia, não conseguiu? Invadiu o território da irmã Land Rover ao construir um SUV de nome estranho e linhas esbeltas, o F-Pace, sem provocar uma guerra civil no coração da Inglaterra. Sabe porquê? Porque o SUV mais bonito do mercado não é um 4x4 que adora troços lamacentos e detesta o alcatrão. O F-Pace adora a estrada.

Tenha muito cuidado com a configuração do carro. As jantes de 22 polegadas que vê no F-Pace das imagens são as mais fotogénicas mas, embora alguns sujeitos sensíveis à moda na redação *TG* não tenham problemas em aguentar o menor conforto que este conjunto jante/pneu traz, aconselhamos vivamente a escolha das jantes de 20" que transformam o conforto e o comportamento em algo digno de um Jaguar. Deixe a questão das jantes grandes para os alemães e gaste o que poupa em jantes e pneus no upgrade do sistema de infoentretenimento para o (finalmente) incrível InControl Touch Pro, que dá ao habitáculo do F-Pace o toque de sofisticação que precisa. Fora o campo minado que são os extras, a base deste SUV é impecável.

Finalmente, a Jaguar produziu um carro extensivamente em alumínio em que a redução de peso é óbvia: este é um SUV ágil que não perdeu espaço no habitáculo. É mais espaçoso do que os rivais próximos, e o que perde em dinâmica para o genial Porsche Macan ganha em silêncio e bancos confortáveis.

O V6 diesel que produz a potência que este carro merece não é o motor mais rotativo do mundo, mas é muito suave a velocidades de cruzeiro e a entrega de binário impressiona. Não são detalhes que valoriza num ensaio, mas vai apreciá-los quando é exposto ao Jaguar durante longos períodos de tempo. São pormenores mínimos, mas resultam num carro de excelência. Este é um Jaguar moderno que não parece desfasado da restante oferta da marca. Elegante, rápido e espaçoso, diz o antigo adágio Jaguar... Acerta em cheio nos três pontos.

TEXTO: OLLIE KEW FOTOS: MARK FAGELSON

Dê largas à condução e divirta-se

Para uma superberlina ter sucesso precisa de mostrar serviço fora do circuito. Alfa Giulia, este é o teu teste de cidadania

TEXTO: PAUL HORRELL / FOTOS: MARK RICCIONI

ALFA ROMEO GIULIA QV
Preço: € 98.300
Motor: 2.891 cc, V6 biturbo, 510 cv, 600 Nm
Transmissão: aut. dupla embr., 8 vel., tr. traseira
Performance: 0-100 km/h em 3,9 s, 307 km/h
Peso: 1.580 kg

Um Alfa com volante, pedais e bancos alinhados... Incrível!

O calendário "Intrusos da Via BUS" encontra a foto do mês de fevereiro

Não há limites ao que fazemos o pobre carro de ensaio passar?

Nos últimos meses, abusámos do Giulia Quadrifoglio até os pneus derreterem, e – tudo em nome da ciência – , voltámos a repetir o processo na pista da Alfa Romeo, na da Red Bull e depois na nossa. Subimos e descemos uma passagem de montanha italiana. Depois, só para ter a certeza que a nossa opinião não tinha mudado, conduzimos numa passagem de montanha austríaca.

O carro teve um comportamento glorioso.

Só que temos de encarar a triste verdade. A vida de uma berlina de luxo desportiva que custa quase cem mil euros não é passada em pistas e estradas de montanha. As pessoas compram-nas para o dia-a-dia e usam-nas como qualquer outra berlina. E se o Quadrifoglio fosse desconfortável, péssimo em cidade ou em autoestrada, e tivesse uma ergonomia horrível? Não podia simplesmente encolher os bonitos ombros e defender-se com a sua dinâmica fantástica e potência épica.

Assim, os testes de tortura em pista e nas passagens de montanha não chegam. Tem de passar pela tortura da vida real. É por isso que o Giulia se encontra em plena Oxford Street, Londres, entre dois autocarros, numa noite chuvosa de inverno. Estou a usá-lo como... um carro enquanto faço uns recados. Depois, saio da cidade e faço uns quilómetros em autoestrada.

Por acaso até gosto de conduzir em autoestrada. Em certos troços, claro. O nosso destino é um par de maravilhosas estradas secundárias da Escócia. Vamos testar a tal dinâmica fantástica e a potência épica.

Parte do que torna o Giulia tão fascinante traduz-se numa raridade da indústria automóvel moderna: é um carro totalmente novo. Adoramos a Alfa Romeo, já explicámos diversas vezes as razões nestas páginas, e estamos investidos emocionalmente neste ensaio. Só que também estamos genuinamente curiosos porque o Giulia é um Alfa Romeo feito por um grupo novo de pessoas com peças novas. Isolaram-se do resto do Grupo Fiat Chrysler e fizeram questão que ninguém se intrometesse. Sim, usaram a caixa automática de oito velocidades da ZF, mas o motor, a plataforma, a carroçaria, o habitáculo, tudo isso é realmente novo.

Nem sequer o sistema de infoentretenimento foi herdado. Podiam ter alterado o sistema da Chrysler. Foi o que a Maserati fez, e até é bom. Se há algo que os americanos fazem bem – melhor do que os alemães e que os japoneses – é criar interfaces e menus que fazem sentido no nosso cérebro. Mas, como estava obcecada com a pureza genética, a equipa Alfa Romeo produziu o seu próprio sistema, qual chamada de atenção para o facto de que não pode abordar o Giulia com ideias pré-concebidas. É por isso que percorro as ruas de West End sob as luzes de natal, indiferente ao que há nas montras – estou mais interessado no que o carro tem para oferecer.

Ah! E mesmo que conheça muito bem os rivais do Quadrifoglio, não pode extrapolar a natureza e o caráter deste Alfa Romeo. Aliás, os primeiros quilómetros com o carro em Londres provam isso mesmo. O Giulia tem uma suspensão a sério. Passa sem problemas sobre pisos degradados, apresentando um porte brando que contrasta com a brutalidade dos rivais alemães. Claro que é um carro algo rijo, mas a Alfa Romeo encontrou amortecedores adaptativos com uma grande amplitude de funcionamento e calibrou-os lindamente. No final desta viagem, após passar em algumas das melhores e piores estradas britânicas, a minha opinião será igual.

Os bancos estilo competição em fibra de carbono são da Sparco e parecem uma imposição ao seu esqueleto, mas estão numa posição tão boa no carro que funcionam bem nas situações em que não precisa do excelente apoio que fornecem, como nas viagens longas por autoestrada. Não pode pensar que o Giulia tem uma posição estranha de condução só porque os Alfa Romeo antigos a tinham.

Estaremos nós a insultar este motor de 510 cv ao pedir-lhe que atravesse lentamente Londres? Não, já que é isso que as berlinas caras fazem. Parar com suavidade e arrancar sem alertar um quarteirão inteiro é possível neste Alfa Romeo, mas as suas tentivas são sabotadas pela falta de sensibilidade do travão no início do curso e pela ação brusca do travão elétrico. Sim, estou a ser picuinhas, mas em cidade o comportamento abaixo dos 20 km/h é muito importante.

Acima da velocidade de uma bicicleta, as notícias são melhores. O motor não se importa de acelerar docilmente e as passagens de caixa são impercetíveis. A combinação da suspensão suave e da direção rápida transformam o Quadrifoglio num carro incrivelmente relaxante neste ambiente constrangido. Se as pessoas quiserem olhar fixamente para a sua bela *carrozzeria* podem fazê-lo. Mas o escape não produz explosões a este ritmo. Esta superberlina chega a ser, como também é em diversas outras áreas, surpreendentemente subtil.

Vejamos o que acontece quando pedimos ao motor que não seja tão subtil. Puxar por ele num acesso de

O Giulia observa os rivais de tração traseira que transportam passageiros

Sim, o QV atrai muitos olhares, mas a fila de trânsito não se deve a ele

Não é fácil encontrar um lugar em algumas cidades britânicas

autoestrada deserto, ou acelerar a fundo à saída de uma portagem, este V6 é um portento. Tem reservas consideráveis de potência mesmo com o ponteiro a aproximar-se do limitador. Com alcatrão seco mas frio, se acelerar a fundo coloca os pneus nos níveis limite de aderência, e basta encontrar uma secção com piso molhado para ultrapassar esses limites. Os quatro escapes, mesmo na definição mais ruidosa, são melodiosos: o crescendo atinge um clímax grave que merece ser ouvido. Nada é falso na sua sonoridade. O timbre é limitado, mas a ordem de ignição do motor V6 a 90 graus adiciona uma camada extra de som.

O motor não "existe" apenas nos regimes elevados. Logo a partir das 2.000 rpm, a resposta é rápida, e a partir daí o impulso é fervoroso. Este género de entrega de potência progressiva e quase instantânea é um trunfo essencial em estrada. Pode catapultar o carro em frente precisamente da forma que quer sem quaisquer atrasos nem preocupações. Pode conduzir com calma ou aproveitar as oportunidades que se apresentem.

O trânsito na autoestrada vai desaparecendo. O Giulia acomoda-se lindamente à velocidade elevada de cruzeiro, e eu tenho tempo para explorar os meus pensamentos enquanto sigo os focos de xénon na noite. A direção é direta, mas não apresenta aquele nervosismo inicial que tanto irrita, e o peso é perfeito e permite conduzir em autoestrada horas a fio sem fatigar o condutor, ou colocar o carro com precisão numa curva rápida. O ruído de rolamento, o calcanhar de Aquiles da berlina desportiva, está aqui muito bem dominado. Já o som dos escapes incomoda um pouco com o V6 a baixa rotação com a oitava relação engrenada, mas só o ouve quando tem o volume do rádio baixo. A verdade é que o elevado requinte deste carro surpreende.

Na manhã seguinte acordo cedo. Devia ter verificado o estado do trânsito: um camião caiu na M6 em Cheshire – ninguém se magoou – e demoro duas horas e meia a percorrer alguns quilómetros. Tempo mais que suficiente para investigar o habitáculo e para entrar em cada menu e usar cada comando. É um espaço com design apurado e bons materiais, e a asa principal do tablier voa sobre o painel de instrumentos e o ecrã principal. Esse ecrã não tem margens – faz parte de uma superfície curva em vidro que corre em direção às saídas de ar e ao velocímetro. É um efeito simples e sofisticado. Os controlos da climatização são fáceis de acionar, e a instrumentação é clara.

Este é um carro que coloca o condutor no centro da experiência. Os *gadgets* são secundários. Não se espera que passe horas a configurar os sistemas – os que existem são simples e funcionam sem distraírem: não é um carro de ligação, é um carro de condução. Eu preferia, no entanto, que o mapa mantivesse a orientação para norte quando aumenta o nível de zoom ao máximo, mas isso talvez seja só eu. Nem sequer tem de fazer escolhas ao nível da ativação e ajuste das assistências à condução... porque são poucas. Na semana passada conduzi um Nissan Micra com mais assistências à condução que um Giulia. Tem imensos sistemas de segurança, mas dispensa vários daqueles que raramente funcionam bem. Para ser sincero, até gosto disso. A missão de um Alfa Romeo deve sempre ser fornecer uma boa experiência de condução.

O italiano Giulia não percebe o que está escrito nas estradas britânicas

Finalmente, um Alfa que não vai ser ocultado da história da marca

E isso não implica ser difícil ou traiçoeiro. Não vou debitar uma daquelas filosofias gastas das pessoas que se apelidam de Alfisti sobre o caráter do carro, em que "caráter" é um eufemismo para "conjunto de defeitos irritantes". Não é perfeito (o funcionamento do pedal do travão podia ser melhor, por exemplo), mas o Quadrifoglio, a primeira proposta da Alfa Romeo neste nicho, não me irrita mais do que os rivais que são desenvolvidos há várias gerações por equipas extensas de engenheiros. E os AMG, M e RS também têm fraquezas como todos os outros.

Aqui tem a incrivelmente importante informação *TopGear* ao consumidor. Este Alfa Romeo passou o teste do uso no dia-a-dia. Agora vamos divertir-nos para norte em estradas mais secundárias.

Cumbria está no seu melhor, e a mudança do tempo só torna o ambiente mais intenso. Quando a M6 sobe até Shap, as colinas a oriente e os montes Peninos a ocidente elevam-se no meio das nuvens, e feixes de luz vindos do sol baixo saturam as suas formas. Depois, começamos a descer em direção a Carlisle e a Solway e chegamos à Escócia. As curvas da M74 são mais incisivas, as rampas mais imponentes. Pode olhar para aquela larga superfície preta da autoestrada e pensar que conquistámos a natureza. Ou que a violámos. Mas a sensação que prevalece é a de que as colinas serão as vencedoras. Parecem prolongar-se em todas as direções e por extensões que nem conseguimos imaginar.

E depois param. Deparo-me com um mar de obras em Glasgow, e depois é hora de fazer uma pausa. O carro precisa de combustível, e estou a detetar sangue na minha corrente de cafeína. Com tudo isso resolvido, o capot em fibra de carbono do Giulia aponta à paisagem acidentada dos *lochs* ocidentais, e às suas estradas igualmente ameaçadoras.

A propulsão do Quadrifoglio tem respostas para todas as questões. As primeiras relações da caixa são mais próximas para que nunca encontre fossos de binário e consiga sempre sair disparado de uma curva. Depois, quando a estrada endireita, atinge os regimes mais elevados do motor e acumula rapidamente velocidade. Se o piso estiver escorregadio, pode usar uma ou duas relações acima para reforçar a tração sem perder ímpeto. As grandes patilhas na coluna de direção são robustas, sonoras e acionam passagens imediatas.

A direção também demonstra um temperamento rápido e preciso. O carro roda todo, como uma unidade, quando roda o volante, e não sente que é o eixo dianteiro a fazer todo o trabalho. No meio da curva, a sensação de equilíbrio mantém-se. E sente-o realmente, com o carro a comunicar sempre os níveis de aderência a que tem acesso. O mesmo é válido para a tração. A suspensão competente fornece uma plataforma estável com que trabalhar, e os travões são excelentes quando tem de travar a sério. É uma experiência controlável e cativante!

Os pneus especiais Pirelli Corsa não gostam, no entanto, de condições frias e molhadas. Não se preocupe – rode o seletor DNA para o modo A para suavizar o funcionamento do acelerador e colocar o controlo de tração em alerta máximo. Tem ainda à disposição os modos N (Normal) e D (Dynamic), sendo que este último obriga o Giulia a soltar a traseira facilmente. Sim, o controlo de tração evita que a experiência corra

Mais uma série de dicas de condução – aqui, como NÃO conduzir à chuva

Piccadilly Circus estava... mais selvagem do que Paul se lembrava!

"Maranello? Não sei do que fala... Eu sou de Cassino, amigo!"

mal, mas, com estes pneus em piso molhado, o carro quer o condutor no centro da ação.

E depois a chuva transforma-se em granizo. Assumo um ritmo mais lento na superberlina de tração traseira, e os 510 cv tornam-se supérfluos. Neste mesmo dia, a meio mundo de distância, a Alfa Romeo revela algo mais adequado a estas condições, um SUV de tração integral chamado Stelvio.

Mas quando a tempestade acalma e passa a uma simples chuva torrencial, no canto do céu as nuvens abrem e surge um feixe de luz do sol. O Giulia é igualmente irreverente. É um carro moderno com tecnologia de ponta e uma proposta simples: motor, dinâmica, beleza. Essas são as coisas que queremos num Alfa Romeo. O Giulia fornece-as às toneladas. E em todos estes quilómetros recordo-me de quão fácil é viver sem as distrações dos sistemas de conetividade e das engenhocas, e da decadência que são as portas de bagageira elétricas. Cale-se, conduza e divirta-se. Vejo um arco-íris, impressionamente perto. Sinto que posso esticar-me e tocar-lhe. No que diz respeito ao Giulia? Há quatro décadas que a Alfa Romeo não estava tão perto do caldeirão de ouro. TG

Melhor Carro

Alfa Romeo Giulia QV